POLSKA Nº 10-11 CENA 2 ZŁ.

FLOTA NARODOWA



ORGAN STOŁECZNEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

POLSKA FLOTA NARODOWA

ORGAN STOŁECZNEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

WYCHODZI 1-GO i 15-GO KAŻDEGO MIESIĄCA

Nr. 10—11. **Warszawa, 1 sierpnia 1931 r.** **Rok I.**

REDAKTOR NACZELNY: GEN. MARJUSZ ZARUSKI

REDAKTOR: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI

TREŚĆ NUMERU:

Okładkę malował art. mal. Stefan Norblin.

Z WIZYTY MARYNARKI FRANCUSKIEJ W GDYNI



Okręt Rzeczypospolitej Francuskiej „Lion” przy wejściu do portu wojennego na Oksywiu.

O NOWE KADRY BOJOWNIKÓW

Lato. Wybrzeże polskiego skrawka morza zaroiło się tysiącem ludzi łaknących odpoczynku.

Zjechali z całej Polski — ze wszystkich, najdalszych nawet województw, by zakosztować rozkoszy plażowania, by paść oczy mętnym błękitem Bałtyku i słuchać szumu słonych fal.

Zjechali starzy znajomi morza — ściągający tu rok rocznie, zjechali „nowi" — ci, którzy po raz pierwszy, już z okien dobiegającego do Gdyni pociągu, ujrzeli to, co od szeregu lat nie zchodzi z polskich ust — morze!

Ograniczona jeszcze ilościowo ta pielgrzymka z śródlądzia na brzeg, ma jednak swoisty charakter.

Jakże często wakacje, odpoczynek i „moda" są tylko pretekstem. Pretekstem do zobaczenia na własne oczy tego wszystkiego, co Polska wielkim i żmudnym wysiłkiem na brzegu tym buduje, czego już dokonała, co jeszcze jest do zrobienia.

Zrobiono dużo. Tak dużo, że oczy cudzoziemców przyzwyczajone do swoich wielkich i wspaniałych portów, otwierają się jak najszerzej na widok Gdyni — portu, który powstał z niczego — bo nędznej wioszczyny rybackiej, nie mającej doniedawna żadnego znaczenia na morskich mapach świata, z zakątka o którym rzadko kto nawet w Polsce wiedział. Spełnił się więc tutaj wielki cud woli, wysiłku i potrzeby.

Cud, który przyniósł nam skarb wielki — możność zaczerpnięcia w płuca jaknajszerszego oddechu do wytrwałej pracy nad umocarstwowieniem ojczyzny, skarb o jaki od tysiącleci dobijają się narody oddalone od morza.

Chodzi teraz tylko o to, czy cud ten jest należycie zrozumiany i oceniony.

Rok roczna pielgrzymka w okresie letnich miesięcy na wybrzeże — to tylko manifestacja łączności śródlądzia z morzem. Na samej manifestacji poprzestać nie można. Wypływają z niej obowiązki, które społeczeństwo polskie, spełniać musi ochotnie i ofiarnie.

Z kadr odwiedzających polską plażę muszą powstać zastępy apostołów polskiej sprawy morskiej, uświadomione dobrze szeregi bojowników idei obrony i rozwoju jedynego portu.

W poprzednich artykułach uwypukliliśmy niebezpieczeństwa, jakie mogą grozić i jakie ustawicznie grożą stanowi naszego posiadania.

Agresywność polityki naszych sąsiadów z zachodu i wschodu, ustawiczne zbrojenia i groźba przyszłych zbrojnych konfliktów nadają specjalną cechę naszej sytuacji.

Jesteśmy wciąż na przyczółku.

Wciąż musimy być przygotowani do odparcia ataku, do dania godnej wielkiego narodu odpowiedzi najeźdzcy, musimy wciąż manifestować, że będziemy umieli się obronić przed gwałtem, że nie zaskoczy nas niczyja napaść.

Jedynym dowodem naszej gotowości bronienia swych dóbr może być tylko należycie rozbudowana i postawiona na nowoczesnym poziomie technicznym marynarka wojenna. By ją mieć potrzebne są pieniądze. Pieniądze tak olbrzymie, że państwo nie może i nie będzie nigdy w stanie samo wyłożyć ich ze swych kas. Z pomocą musi przyjść społeczeństwo.

Komitet Floty Narodowej którego celem jest właśnie gromadzenie tych funduszów, miał w swym programie rozbudowę floty wojennej i handlowej. Życie zmieniło nieco ten program.

Trwający kryzys gospodarczy wytworzył na morzu niezwykle ciężką sytuację. Skurczyły się obroty, setki i tysiące okrętów pokutują w portach bezczynnie, o ładunek jest coraz trudniej.



Komitet Floty Narodowej ocenil należycie położenie i zwrócił się z apelem do społeczeństwa o wzmożenie ofiarności na cele marynarki wojennej.

Bo właśnie, oile konjunktura rozbudowywania marynarki handlowej jest obecnie mało odpowiednia, o tyle marynarka wojenna zyskuje na aktualności swych zagadnień, tem staje się potrzebniejszą i konieczniejszą.

Życie, jakby dawało nam okazję odrobienia olbrzymich zaległości w tej dziedzinie.

Nie trzeba jej stracić.

Ci więc wszyscy, którzy odwiedzili wybrzeże w tym roku i mieli możność naocznego przekonania się, jak wielkim skarbem dla Polski jest Gdynia i ile z nią się wiąże nadziei — w ogólnopaństwowym interesie powinni się stać owymi apostołami sprawy morskiej.

Jeśli nikt nie zaniedba zjednania w śródlądziu kilkunastu oddanych przyjaciół dla morza i Komitetu Floty Narodowej, ci niech zjednają nowych, a utworzy się potężny łańcuch działających dla idei morskiej. Powstaną kadry, które w niedługim stosunkowo przeciągu czasu będą się mogły pochlubić rezultatami patrjotycznego czynu. Poza spełnieniem w ten sposób obowiązku obywatelskiego, będzie to niejako podzięką za plażę, za słońce, za morze...

A więc do pracy! — Niech za rok liczy Polska na miljony tych swoich synów, którzy o morzu pamiętają, myślą o niem i troszczą się o bezpieczeństwo wybrzeża bursztynowego.

Bez tego wielkiego wysiłku ani Komitet Floty Narodowej nie będzie mógł spełnić swego obowiązku, ani Państwo nie będzie umiało zabezpieczyć, tak, jak tego wymaga sytuacja, dostępu przez Gdynię do całego świata.

ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI

ZAŁOGA FLOTY NARODOWEJ

Ciąg Polski nad morze wzmaga się — coraz bardziej uświadamiany, coraz niezbędniejszy — zarówno z racji ekonomicznych, jak i zdrowotnych.

Rychło nadejdzie czas, że, podobnie jak inne narody, będziemy uważali posiadanie morza za najwyższe dobro narodu i państwa, a co zatem następuje — zrozumiemy i wszystkie nasze obowiązki z faktu tego posiadania wypływające.

Niewiele ich — dwa.

Marynarz i okręt.

Musimy o nich pamiętać, dbać o ich pełną wartość i zastosowanie w rozwoju naszej mocy i dobrobytu.

Należyte zrozumienie i racjonalne zmaterjalizowanie tych dwóch związanych ze sobą pojęć stworzą dla Polski to, co jest najniezbędniejsze: samodzielne wyjście w szeroki świat z obliczem świadomości naszej siły obronnej i z banderą handlową, nawiązującą bezpośredni kontakt ze wszystkiemi ludami kuli ziemskiej.

Marynarka wojenna i handlowa.

O tych dwóch podstawowych warunkach istnienia Rzeczypospolitej Polskiej nikomu z obywateli polskich nie wolno zapominać w żadnym wypadku i pod żadnym pozorem. Jest to początek i koniec pacierza naszej wolności.

Żeglarz i okręt?

Skąd wziąć ich?

Flotę, poza regularną akcją rządu, stwarzać będzie dobrze zrozumiana ofiarność społeczna. Marynarza — elementarne uświadomienie sobie interesu ekonomicznego.

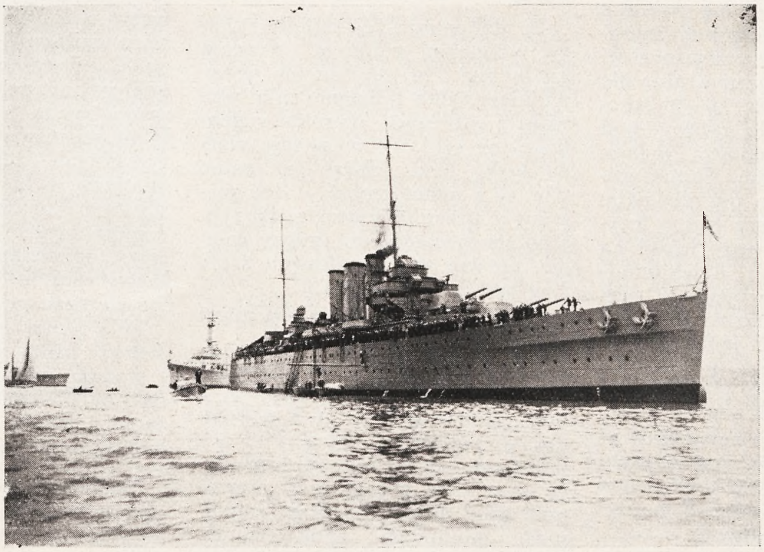
A jakie jest dziś to uświadomienie — zobaczmy.

Zajrzyjmy do życia tych ludzi, z których z roku na rok narastać winien dzielny narybek marynarski. W pierwszej linji będą to rybacy kaszubscy, to jest ci, którzy od wieków już „mają we krwi" miłość dla morza.

Noc jeszcze głucha, ponura, niespokojnego wiatru pełna. Szumi morze, ciskając płachty spienionych fal na wybrzeże, gdzie, niby foki, czernią się łodzie rybackie.

Morze jakby je wołało, jakby usiłowało ściągnąć je w nurt.

Czasami i tak bywa, gdy nagle zbudzi się przemoc żywiołu.



Z wizyty angielskiej floty w Kielu. Krążownik „Doretshire"

To też czuwają rybacy. Sen ich czujny, choć śpią dobrze.

Rychło jednak dźwigną się z szeroko rozstawionych, pierzyniastych swych łóżek.

Morze woła — życie gna.

Daleko na lądzie zaledwie mgli się brzask, a w checzach rybackich migocą już nikłe naftowe światełka, skrzypią i zawierają się ze szczękiem klamek drzwi, głucho człapią w obejściu drewniane trepy, zwane „krokami", skrzypią taczki i powoli, niby widma, posuwają się ku morzu pochylone postacie.

To rybacy. Odprowadzają ich żony i starsze dzieci. Najmitów do pomocy nie posiadają. Rodzeństwa wystarcza najzupełniej zwłaszcza, że często rodzina rybacka składa się z sześciu do dziesięciu osób. Ta godna podkreślenia plenność Kaszubów świadczy o ich żywotności, którą niewątpliwie zawdzięczają zdrowym warunkom klimatycznym. Gdyby w ciągu kilku lat dzieci nie wychodziły z pod rodzinnych strzech w świat za chlebem — dzisiejszy stan liczebny rybaków Kaszubskich, który nie przekracza tysiąca pięciuset osób — z łatwością potroiłby się. Niestety, obecny, skąpo zakrojony teren łowiecki przy panujących warunkach rybołóstwa zaledwie podoła żywieniu i tej licznej gromady. Powstrzymanie wychodźtwa może nastąpić dopiero wtedy, kiedy śród naszych rybaków rozwinie się rybołóstwo daleko-morskie, a nadewszystko rybołóstwo na neutralnem morzu Północnem, znanem jako najobfitsze w handlowe gatunki ryb (śledzie, szproty, dorsze).

Ale wracajmy do naszego wybrzeża. Idą tam już rybacy po drewnianych kładkach ku morzu. Nie oglądają się na brzask nad lądem — przed nimi noc morza, niepewność, ryzyko wód zimnych, zdążających ku lądowi niewyczerpanym kołychem fal.

Skrzypią i terkocą taczki wypełnione sieciami, wspinają się po diunie obsianej charszczem i białym plażowym ostem. Drewniane korki bab klekocą o deski, chrzęszczą smarowane tranem skorżnie rybaków. Na garbach diun w tunelach przejść wycinają się czarne sylwetki i zapadają nagle w mrok wybrzeża. Norda zamiata ziarnisty, dzwoniący jak szkło piasek. W dole tuż na wybrzeżu leżą ciężkie łodzie, dalej nieco — fala opluskuje burty kutrów.

Ruch... z taczek na pokłady wyrzucają sieci. Stuk drewniaków, szurgot sznurów i pogwizd wiatru oblatującego maszty. Ciężko jest zepchnąć łódź rybacką w morze. Ale po każdym połowie muszą je rybacy wyciągać daleko na brzeg, aby silniejsza fala nie tłukła niemi niepotrzebnie o wybrzeże. Łódź na wodę spycha cała rodzina. Ojcowie rodzin włażą w morze w nieprzemakalnych skożniach — matki i młodzież, podgiąwszy wysoko kiecki i buksy — pchają. A kiedy łódź się zakołysze, kiedy spojrzy nosem w dal morską, wtedy nad pokładem podnoszą się żagle, oplatają maszty, łopocą, rozdymają się, chlaszcze ostro olinowanie, skrzypi rumpel i wiatr zdmuchuje małe stateczki z piaszczystego wybrzeża w morze. W ciągu kilku minut rybacy, łodzie i żagle zlewają się z ciemnią w jedno. Zaledwie słabo dolatuje jeszcze plusk fali o burty i łopot wydymanego wiatrem płótna.

Cisza. To rodziny rybaków milczeniem odprowadzają swych ży-

wicieli w niewiadome. Po chwili wybrzeże pustoszeje. Hen daleko na lądzie rozlewa się seledynowy brzask, na tle którego wycinają się ostre i wysoko stropione a leżące tuż prawie nad ziemią dachy checz rybackich.

Łodzie płyną tyraljerką w północno-zachodnim kierunku, przekraczają ciągnący się wzdłuż brzegu pięciokilometrowej szerokości pas wód terytorjalnych i wypływają na wody neutralne nie rzadko na odległość 20—30 kilometrów. Jak mówią rybacy—pod obcy ląd. Nie dochodzą jednak nawet do Bornholmu. Zapuszczają się tam dopiero od niedawna mocniejsze i większe kutry, czyniąc zaledwie pierwsze kroki na polu rybołóstwa daleko-morskiego. Pozatem wyjechała partja rybaków do Norwegji, aby tam przestudjować jedną z najważniejszych gałęzi rybołóstwa — mianowicie połów śledzi oraz ich konserwowanie, co w przyszłości pozwoli nam zmobilizować Helskich rybaków, przemysł i handel rybny, wokoło tej rentownej placówki rybołóstwa na terenach wód neutralnych.

Posunięcie to jest niezmiernie ważne dla naszego budżetu, zważywszy fakt, że do dziś płacimy za śledzie samej tylko Anglji sto miljonów złotych rocznie, nie licząc już niezwykle drogiego pośrednictwa Gdańska. Gdańsk bowiem zajmuje w tym transporcie uprzywilejowane stanowisko, podczas gdy Gdynia nie ma jeszcze potrzebnych w tym celu przystosowań.

Małe, czarne barki rybackie trójgraniastemi żaglami płyną ku miejscom, gdzie wczoraj, albo onegdaj zarzucone zostały sieci wiszące pod powierzchnią wody, niby zagrody z drutu. Łodzie płyną nieopodal siebie, a przecież zaledwie z trudem sąsiad rozpoznaje sąsiada, podczas gdy reszta kompanji rybackiej długo jeszcze nurkuje w gęstym mroku.

Ale kurs swój rybacy znają dobrze — nie zbłąkają się. Chyba gdyby nagle zerwał się sztorm. Wtedy siła wiatru rozrzuci łodzie po Bałtyku i już jej się poddać muszą, a szukając ratunku, choćby i pod brzeg obcy pozwolą się zapędzić. Dobrze już niebo zbladło, a fala pokryła się błyszczącą stalową powłoką, kiedy rybacy dopłynęli do miejsca połowu. Z burty zsuwają się ciężko w piach dna zardzewiałe kotwice i wracają do łodzi z trudem wyciągane z wody sieci. Jeden z rybaków ciągnie linę z pływakami, drugi zaś wyjmuje z oczek uwięzłe ryby i ciska je w luk pod pokładem.

Długo i sprawnie pracują rybacy, zanim wydostaną wszystkie sieci z wody i długo znów trwa spuszczanie przywiezionych dziś a naprawionych — na połów następny. Teraz łodzie, kierowane zlekka wiosłami, posuwają się naprzód, a rybak spuszczający sieć przez burtę uważa, aby spadała w wodę pionowo rozpostarta.

Po dokonaniu tej zmiany rybacy wczesnym rankiem wracają ku lądowi. Na miejscu ich pracy widnieją tylko kolebane falą pływaki i sterczące wysoko sygnalizacyjne tyki. Pozostawiają sieci na łaskę losu. Morze już samo wie, co z niemi zrobić, — albo wypełni je przepływającą ławicą ryb, albo zerwie kamienne grzęzy, zniesie, porwie w sztormowym szale i w muł na dno ciśnie.

Wtedy rybacy zastawiają nowe sieci.

I tak trwa uśmiech żywiołu i jego gniew i walka człowieka z nim — nieustępliwie a z pokolenia w pokolenie idąca. Nic też dziwnego, że na naszem wybrzeżu morskiem znajdowano niejednokrotnie śród szczątków kopalnych minionych epok-żelaznej, bronzowej i kamiennej — również i prymitywne narzędzia rybackie.

I znów zauważyć tu należy, że od niedawna rybacy kaszubscy zaczynają wprowadzać bardziej rentujące się, a mniej zdane na łaskę losu połowy siecią włóczoną. Nie zastawiają zatem sieci w morzu, lecz ciągną ją na pewnej przestrzeni za, czy naprzeciwko ławicy szprot. W ten sposób niektórzy właściciele większych kutrów zwiększyli już swe jednorazowe połowy do stupięćdziesięciu, centnarów, podczas gdy w zastawioną sieć nie łowili więcej ponad 20 — 30 centn.

Wracamy z rybakami ku lądowi, z którego wyładowane z łodzi ryby dzień w dzień odjeżdżają do wielkich skupisk ludzkich — do miast. Bo co ranka, poczynając od wczesnej wiosny i kończąc na późnej jesieni, a nierzadko nawet i podczas łagodniejszej zimy zahartowani w trudzie rybacy wyrzucają swą zdobycz na wybrzeżu.

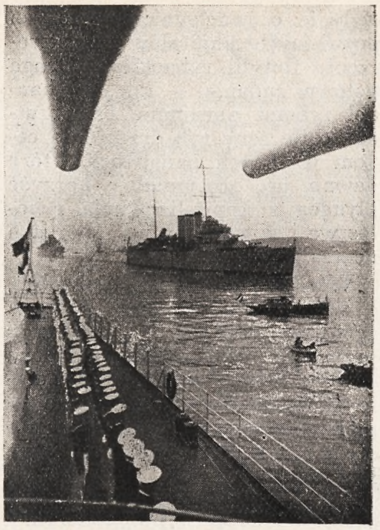


Zaledwie czubki masztów ukażą się na horyzoncie, a już ciągną ku morzu sznury kościstych rybaczek z taczkami. Stają nad brzegiem i gwarzą i liczą błyszczące i czerwieniące w oddali trójkątne żagle. Wokoło matek igra gromadka dziatwy i wesoło przekomarza się młodzież. A bywa przecież i tak, że nie wszystkie wracają łodzie. Wtedy wesołość ścina milczenie naładowane trwogą. A potem w checzy błąka się ponury smutek, głód i nędza, wspomagane zwyczajowym datkiem maszoperji, czyli bractwa rybackiego — tak długo, dopóki następne, dorastające pokolenie ze smutnej i nędznej checzy nie wyjdzie w morze, aby nowe rozpocząć z niem zmaganie się rybackiego rodu o bogactwa zawarte we wnętrzu tajemniczych wód.

Fala pędzi łodzie ku brzgowi. Jeszcze kilka minut, jeszcze parę i siadają ciężkie, niby spasione foki na piasku. Obsuwają się grotżagiel i kliwer i zaczyna się wyładowywanie do koszów.

Na „strondzie“ rojno i gwarno. Wiatr szarpie kiecki i dzwoni piachem, a robota wre, Są już i odbiorcy — właściciele wędzarni, dostawcy miast, a w sezonie kąpielowym i letnicy. Ryby sortowane są szybko, wprawnie, zanim chwyci je słońce. Odwiezione następnie na taczkach poza diuny patroszone są natychmiast przez dziesiątki rąk dziewczęcych, zawieszane na tykach, obsuszane i umieszczane w dymiących jałowcem wędzarniach.

Jeżeli sami rybacy (zwłaszcza z Helu) nie odwożą ryb natychmiast po połowie kutrami do wielkich przetwórni i przedsiębiorstw eksportowych w Gdańsku (co ma miejsce szczególniej w sezonie jesiennym i zimowym) — wtedy z większą częścią nocnej zdobyczy spieszą rybaczki na dworce kolejowe, aby dostarczyć ją do miast, i tam sprzedać — nie — wymienić tylko na towar inny, potrzebny w gospodarstwie rybackiem i domowem. I podczas gdy rybacy rozwieszają na tykach zatkniętych na strondzie wydobyte z morza a poszarpane często sieci, setki ich żon, matek i córek z koszami wyładowanemi rybami — ze wszystkich wsi rybackich spieszą na podmiejskie pociągi. Czarne, skromnie ubrane kobiety o kańciastych, opalonych i zwietrzałych twarzach, w koronkowych chusteczkach na czubkach spiczasto ukfewionych głów, w drewnianych trepach i własnoręcznie utkanych z owczej wełny pończochach — wypełniają wagony czwartej klasy — one i ich kosze. Zapamiętale rajcujące, rojne towarzystwo czuć rybami tłuszczem, jodem i wodorostami mor-



Z wizyty floty angielskiej w Kielu. Marynarze niemieccy witają krążownik „Dorestshire“

skiemi. Znamionują je zdrowie, hart i nieustępliwość rozpychająca się łokciami. Jeżeli ktoś „z lądu“ przypadkowo słucha tych rozmów, zrzadka tylko może uchwycić w nich podobieństwo do słów polskich, co, zda się, upoważniać owego przygodnego słuchacza do twierdzenia, że rybacy kaszubscy nie mówią po polsku. Jakże się jednak myli! Niech posłucha jeno uważniej. W mowie kaszubskiej znajdzie bowiem wiele słów tchnących dawną, wycofaną dziś z użycia polszczyzną. Niezrozumiałą zaś czynią ją akcent i typowe dla rybaków skróty oraz opuszczanie samogłosek. Takie słowa jak „oóc“, „kuńc“, „sec“, — są tylko wyostrzonemi słowami literatury mowy polskiej: ojciec, koniec, sieć. Niestety, zauważyć tu należy, że w znacznej mierze ową pozorną obcość powoduje również zanieczyszczenie mowy kaszubskiej niemczyzną, zwłaszcza jeżeli chodzi o budowę zdania, lub pojęcia związane ściśle z wykonywaniem zawodu. Tak łódź nazywają „botem“ (niemieckie „boot“) plażę — strądem (niemieckie Strand) i t. p. Atoli wobec coraz częstszego stykania się z czystą mową polską naleciałości niemieckie gwary kaszubskiej coraz wyraźniej zanikają i gwara ta wraca do jej pierwotnego wyrazu, którego podstawę stanowiła, jędrna, ludowa polszczyzna.

Podczas gdy matki, żony i córki rybaków ruszyły do miast — ojcowie, mężowie i synowie po zjedzeniu rannego posiłku, a więc zupy chlebnej z bulwami, lub t. z. „nadzy klosczy“, a w najlepszym wypadku smażonej słoniny, — udają się na krótki wypoczynek do komór, stodółek, albo układają się o ciepłej porze dnia wprost „*sub jove*“. Wieś jakby wymarła o tej porze. Zrzadka tylko po nocnym połowie spotkać można rybaka zajętego w swem gospodarstwie, na nędznem kartoflisku, lub opatrującego pakułami i pakiem uszkodzenia łodzi. Wprawdzie i tu widzimy już coraz znaczniejsze odchylenia od przyjętego przez wieki porządku. Powodowane one są najazdem letników, dla których rybacy, zwłaszcza w sezonie kąpielowym wykonują wiele posług, aby zdobyć grosz na niepewną zimę. Wynajmują się więc jako przewoźnicy na łódeczkach i łodziach żaglowych, klecą domki letniskowe, a nawet... uprawiają handel. Nie próżnuje i młodzież, od dziecinnych lat zaprawiana do ciężkiej pracy, dźwigając na plecach, lub ciągnąc w taczkach chrust z lasu i liście na ściółkę dla nielicznego, acz niezbędnego przecież inwentarza. Po powrocie rybaczek i przyrządzeniu t. z. pełdnia rozpoczyna się dzień uporczywej pracy. Pierwszą robotą w sezonie połowu jest naprawianie sieci — ocerowanie dziur, wprawianie nowych pływaków i t. d. Pracuje przy tem cała rodzina aż do zmroku. Wtedy znów następuje posiłek w postaci zupy z bulew, lub gotowanych, względnie wędzonych ryb. Matki po wieczerzy zostają w checzach, aby sprzątać, młodzież wynosi się na drogi i grucha w opłotkach, rybacy zaś, zwłaszcza należący do maszoperji — ściągają do oberży na zwyczajowy kufel piwa i gawędę — najczęściej o sprawach fachowych. Bywa, że w oberży zasiedzą się dłużej szczególniej wtedy, kiedy zapowiadająca się pogoda nie zachęca do wypłynięcia na morze. Zdarza się jednak, i tak że czasu na pogawędkę przy kufelku nie starcza, bo jeszcze z wieczora trzeba wyruszyć na morze i sprzątnąć sieci przed burzą. Wtedy wieś znamionuje rodzaj paniki, gorączkowy pośpiech i nasiąknięta niepokojem cisza — czy aby zdążą?

W okresie połowu węgorzy, ryb za łososiami najdroższych, rybacy mają tu znów nieco odmienny rodzaj roboty. Dzień w dzień muszą bowiem sprawdzać zastawione na nie żaki, to jest podłużne worki z sieci, lub wędki, ciągnące się na dalekie przestrzenie wzdłuż brzegu. Sprawdzanie to polega na tem, że rybak wyciąga sięgającą daleko w morze, a umocowaną na brzegu linkę, do której w pewnych odstępach przyczepione są haczyki z przynętą. Największą wszakże dochodowo zdobyczą są łososie, których chciwemi odbiorcami są gdańszczanie, a właściwie za pośrednictwem ich Anglicy. Połów łososi jest dosyć zawodny i często wysiłek całej wsi, włączając w to i dzieci, przepada na marne, gdyż zjawienie się tej kapryśnej ryby zależy od prądów morskich i całego szeregu przypadkowych okoliczności. Rybacy wypływają z niewodem na pełne morze, a otoczywszy większe pole zapomocą długich, dwustułokciowych nieraz lin, wyciągają ów niewód na brzeg. Do ciągnięcia zaprzęga się za pomocą szelek cała rodzina, nie wyłączając dzieci.

Zjawiskiem godnem podkreślenia jest fakt, że luksusowy ten gatunek ryb na naszem wybrzeżu jest stosunkowo tańszy, niż śledzie i szproty; podczas gdy w Niemczech i w Anglji rzecz ma się odwrotnie. Wychodzi więc na to, że droższe ryby sprzedajemy cudzoziemcom taniej, natomiast kupujemy od nich ryby tańsze — drożej. Oczywiście jest to tylko wina braku należytej organizacji w naszym handlu rybnym.

Dopiero krótkie dnie zimowe i długie noce pozostawiają wiele czasu na wypoczynek, poprawianie nadwyrężonych łodzi, żagli, sieci i innego sprzętu rybackiego. Ale zima, choć trwa długo, nie zawsze jest o tyle surowa, żeby rybacy nie mogli wyjść w morze, gdzie działają wtedy gromadnie siecią włóczoną, łowiąc przeważnie szproty.

Jak widzimy zatem, dzień rybaka jest, za wyjątkiem miesięcy zimowych, niemal wyłącznie wypełniony zabiegami fachowemi. A wobec kaprysów morza — obfitości, lub braku ryb, zależnie od wiatrów, czy prądów morskich, fach ten wymaga ustawicznej czujności i pogotowia, czyniąc z ludzi, zamieszkujących wybrzeże



Z wizyty angielskiej w Kielu. Adm. Rushton na pokładzie okr. „Schleswig-Holstein“

morskie od tysięcy lat, istoty twarde i nieustępliwe. Dzięki tej właśnie wytrwałości rybaków morskich liczne rzesze ludzkie, zamieszkujące okolice daleko położone od morza, zaopatrywane są stale w ryby morskie tak niezbędne dla należytej wegetacji organizmu. O tem, jak wielką korzyść przynosi ludzkości praca rybaków na morzu, niech świadczą zresztą cyfry, które stwierdzają, że państwa leżące nad morzem Północnem i nad Bałtykiem w roku 1927 spożyły około trzech i pół miljardów kilogramów ryb. W ogólnej sumie spożycia pozycja ta nie należy do najmniejszych. Niestety jest ona bardzo nierównomiernie rozłożona na różne narody. Na szarym końcu pod względem spożycia ryb morskich stoimy my, Polacy, zarówno dla nieuregulowanej sprawy transportu w głąb kraju, jak i z powodu niedostatecznego zrozumienia doniosłych wartości odżywczych tego spożycia.

Jeżeli zatem utarło się powiedzenie, że zużycie mydła świadczy o poziomie cywilizacyjnym narodu, to bez przesady można twierdzić, że spożycie ryb świadczy o jego organizacji gospodarczej. Uświadomienie tego niewątpliwie niebierze większego rozmachu z chwilą, kiedy nasi rybacy nadmorscy przekonają się ostatecznie do zyskownych połowów daleko-morskich, które pod opieką „Morskiego Instytutu Rybackiego" niedawno zostały rozpoczęte.

Dla osiągnięcia wszakże tego wielce pożądanego celu — zarówno rząd jak i odpowiednie instytucje fachowo-naukowe winny popierać wydatnie badania terenów morskich i sposoby połowu. Ważnym również będzie atutem w rozwoju naszego rybołóstwa morskiego ominięcie Gdańska, jako niezwykle drogiego a zwłaszcza, nie zawsze pewnego pośrednika w handlu rybami naszego wybrzeża z zagranicą i z Polską. Zresztą niech mówią za siebie cyfry. Cena ryb morskich u naszego zamorskiego sąsiada (w Norwegji) wynosi za 10 klg. 0,8 szylingów, podczas gdy u nas ta sama ilość kosztuje... 7,1 szyl.

Jesteśmy zbyt biedni, abyśmy mogli pozwolić sobie na bogacenie się naszym kosztem obcych dostawców i pośredników, mając wystarczający kontyngent rybaków na to, aby i u nas dziesięć kilogramów ryb nie kosztowało więcej, niż w Norwegji, Holandji, na Łotwie, czy chociażby w Niemczech. Jeno trzeba kaszubskiemu rybakowi dopomóc do wyjścia daleko w morze, jeno trzeba handel wszelkiemi gatunkami ryb, a przedewszystkiem śledźmi przenieść z Gdańska do Gdyni.

Atuty mamy w ręku. Kiedyż nauczymy się grać? Na odrodzenie Polski czekali kaszubscy rybacy prawie dwa wieki. Czy będą również tak długo i tak wytrwale czekać na uprzystępnienie im daleko-morskich połowów przez tą odrodzoną Polskę. A może zajmą się hotelarstwem nadmorskiem i spracowane sieci zawieszą na kółku?

Periculum in mora. Znaleźć się bowiem może ktoś, kto opanuje swym kapitałem, opieką i wpływami możliwości polskiego rybołóstwa daleko-morskiego, podobnie jak, dzięki naszej opieszałości, opanował inne dziedziny rodzimych naszych skarbów.

I o cóż tu właściwie chodzi? Jedynie o uruchomienie naszych prywatnych kapitałów na stworzenie flotylli rybackiej. Druga połowa zadania — zdrowy handel rybami powstanie samorzutnie, o ile ceny ryb dorównają cenom w innych państwach, które dawno już zrozumiały korzyść płynącą z kapitalizowania rybołóstwa morskiego na morzach neutralnych.

Wtedy wzmoże się dobrobyt, a więc i stan liczebny naszych rybaków morskich. A normalny przyrost, miast odpływać poza granice kraju, zasilać będzie stale flotę handlową i wojenną — pierwszorzędnym, bo od dzieciństwa z morzem obytym materjałem ludzkim.

MIECZYSŁAW JAROSŁAWSKI

Eksport cukru przez Gdynię

Na skutek starań Banku Cukrownictwa — Rada Terminowej Giełdy Cukrowej w Londynie (United Terminal Sugar Market Association) uchwaliła na posiedzeniu w dn. 6 b. m. włączyć Gdynię do londyńskiego kontraktu terminowego narówni z innemi portami, w których przysługuje sprzedającemu prawo dostarczania cukru.

Dostawa w Gdyni odbywać się będzie na tych samych warunkach co w Gdańsku.

W sprawie eksportu do Indji Brytyjskich

Oddział Banku Gospodarstwa Krajowego w Gdyni nie udzielał dotąd żadnej pomocy finansowej przy eksporcie do Indyj Brytyjskich, gdyż w Gdyni niema dotychczas firm, któreby trudniły się tym eksportem.

Co do udzielania ewentualnych kredytów przy eksporcie do Indyj Brytyjskich, to gdyński Oddział Banku Gospodarstwa Krajowego gotów jest, w razie gdy zajdzie taki wypadek, udzielić pomocy finansowej w formie zaliczek i awwansów na nowar. Wysokość udzielonego kredytu i koszta z tem związane zależeć będą od rodzaju towaru, dokładności dokumentów i gwarancji, udzielonej przez firmę eksportującą.

Ruch towarowy i okrętowy

w Hamburgu i Bremie w I. półroczu

Dane statystyczne portów konkurencyjnych Morza Północnego za I półrocze b. r. wykazują niekorzystny wpływ położenia gospodarczego na ruch okrętowy w stosunku do tego samego okresu w 1930 roku. Szczególnie silny spadek obrotów wykazuje Rotterdam, gdyż o 13 proc. Ruch okrętowy w Hamburgu zmalał o 7 proc., a Antwerpji o 4 proc. W szczególności ruch okrętowy w omawianych portach przedstawiał się w N. R.T. następująco:

I półrocze 1931 r.

Hamburg	10.443.509
Antwerpja	9.537.622
Rotterdam	8.856.609
Nieuwe Waterweg	11.445.977

I półrocze 1930 r.

11.202.304	zniżka	758.795
9.943.196	„	405.574
10.250.518	„	1.393.909
12.623.487	„	1.177.510

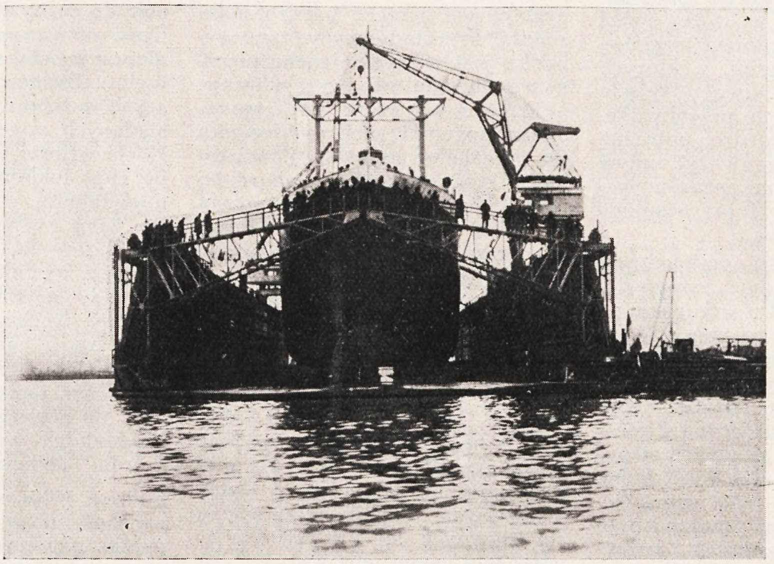
W porównaniu z majem 1930 roku, w tym samym miesiącu b. r. ujawnia się tak jak i w kwietniu b. r. znaczny spadek obrotów Hamburga wszelkiego rodzaju nawozami; zmalał o ca 60 proc. przywóz grochu i fasoli oraz drzewa. Eksport cementu spadł z 26.128 do 9.260 ton — większe ilości wywieziono do Ameryki Południowej, a przedewszystkiem do Chile. Zmalał eksport jaj z 4.209 do 3.298 ten; poza W. Brytanją wywożono do Argentyny i Hiszpanji. Eksport ziemniaków wzrósł z 129 do 9.694 ton, które wywożono prawie wyłącznie do Anglji.

Obroty morskie Hamburga z polskim obszarem celnym w tonach brutto wynosiły:

	maj 1931 r.	maj 1930 r.
Przywieziono z Polski	9.887	10.634
Wywieziono do Polski	4.399	12.019

PRZYGOTOWANIA DO WYPRAWY JUTLANDZKIEJ

Plan operacji bojowej 31 maja 1916 r., opracowany przez niemieckie dowództwo morskie, nie był oparty na przesłankach strategicznych. Plan ten nie był odpowiedzią na pytanie: „jak wykonać zadania strategiczne marynarki", lecz rezultatem sytuacji politycznej, pobudzającej dowództwo niemieckie do jakichkolwiek działań, któreby podniosły upadły prestiż marynarki niemieckiej, zaspokoiły opinję publiczną Niemiec, sarkającą na bezczynność ukrytej w twierdzach morskich floty, i dało ujście niezaspokojonym dążeniom korpusu oficerskiego i załóg do akcji bojowej.



Dok — olbrzym (8.000 t.)

Bombardowanie południowo-wschodnich wybrzeży Anglji było do tej pory operacją dosyć łatwą, lecz odkąd angielskie krążowniki pancerne stacjonowały u tych wybrzeży, by odeprzeć ataki niemieckie, — stało się ono przedsięwzięciem zbyt ryzykownem.

Adm. von Scheer powziął zamiar wykorzystania tej dyslokacji sil angielskich. Plan jego przewidywał wyjście w morze niemieckich głównych sił morskich—Floty Otwartego Morza (Hochseeflotte); jeden oddział krążowników pancernych miał się zbliżyć do wybrzeża Sunderlandu i ostrzelać je, by wywabić w morze krążowniki adm. Beatty, stacjonujące w Rosyth, które w pogoni za przeciwnikiem dałyby się zaprowadzić na ukryte za horyzontem główne siły niemieckie i zniszczyć —tak jak i inne krążowniki angielskie, spotkane przez Hochseeflotte. Po ostrzelaniu wybrzeża Suderlandu i zniszczeniu krążowników, adm. von Scheer miał zamiar udać się ku południowym brzegom Norwegji i topić spotkane tam statki handlowe przeciwnika. które przy wejściu do Skagerraku winny były ukazywać się częściej.

Drugi warjant tego planu przewidywał udanie się wprost ku wylotowi Skagerraku i niszczenie spotkanych tam statków handlowych oraz znajdujących się w morzu lub wywabionych oddziałów krążowniczych.

W rezultacie udanej operacji Niemcy zyskałyby częściowe osłabienie przeciwnika, podniesienie autorytetu marynarki i upadającego ducha narodu niemieckiego, obniżenie prestiżu Anglji i rozgoryczenie angielskiej opinji publicznej, już podnieconej poprzedniemi ostrzeliwaniami miast nadbrzeżnych.

Adm. von Scheer nie przewidywał, że w pierwszym wypadku—bombardowania wybrzeża Sunderlandu—krążowniki angielskie nie dadzą się sprowokować do pogoni i zapędzenia się w otwarte morze, lecz, podejrzewając zasadzdkę, ograniczą się do odparcia ataku, a główne siły niemieckie napróżno będą oczekiwały za horyzontem przeciwnika, który nie dał się wciągnąć w pułapkę.

W drugim wypadku — udania się wprost ku wylotowi Skagerraku i zademonstrowania tam—łatwo mogło się zdarzyć, że Anglicy, wyśledziwszy wyjście w morze głównych sił niemieckich, podążą na spotkanie całemi siłami Grand Fleet'u i zaatakują przeciwnika, co okazałoby się dla floty niemieckiej jeżeli nie zgubnem, to nader niebezpiecznem.

Szanse na powodzenie operacji nie były wielkie. Przy najkorzystniejszych dla floty niemieckiej warunkach adm. von Scheer odniósłby tylko częściowe zwycięstwo. Zniszczenie spotkanych krążowników angielskich osłabiłoby w pewnym stopniu flotę angielską, lecz nie mogło zrównać sił przeciwników. Strategiczne znaczenie takiego zwycięstwa byłoby prawie żadne — flota niemiecka nadal pozostałaby zbyt słabą, by stawić czoło Anglikom w otwartym boju. Podkreśla to jeszcze raz słuszność twierdzenia, że plan operacji nie wynikał z dążenia do wykonania zadań strategicznych, lecz z innych pobudek.

Życie zrealizowało trzeci warjant, nie przewidziany przez adm. von Scheer'a: admiralicja angielska, dzięki doskonale zorganizowanemu wywiadowi, otrzymała wiadomości o przygotowywanej przez dowództwo niemieckie wyprawie i poinformowała o nich adm. Jellicoe. W przeddzień wyjścia w morze floty niemieckiej adm. Jellicoe rozkazał podnieść kotwice o godz. 22 m. 30 i w mrokach nocy, nieobserwowany, wyprowadził główne siły z zatoki Scapa Flow. Nazajutrz nastąpiło spotkanie flot, które wykazało, że w pogoni za częściowem zwycięstwem i efektem zewnętrznym niemieckie dowództwo ryzykowało istnieniem Hochseeflotte.

Adm. von Scheer zamierzał wykonać operację 24 maja. Burzliwa pogoda, trwająca do 30 maja, uniemożliwiała wywiad lotniczy, bez którego admirał nie decydował się wyjść w morze. Czas jednak naglił: łodzie podwodne, które pomimo niesprzyjającej pogody wyszły już 23 maja, przy pełnych zapasach paliwa mogły trzymać się w morzu tylko do 1 czerwca.

30 maja trzeba było zdecydować się na wykonanie planu najpóźniej 31 maja lub odłożyć operację na inny termin. Ewentualnie można było wyrzec się udziału łodzi podwodnych, czego adm. von Scheer nie chciał. Przepowiednie meteorologiczne były pomyślne, wobec czego postanowiono terminu wyprawy nie odkładać i 30 maja wyszedł rozkaz przygotowania Floty Otwartego Morza do wymarszu. Następnego dnia o świcie podniesiono kotwice przy sprzy-

jającej pogodzie: w nocy wiatr ustał zupełnie i morze uspokoiło się.

Łodzie podwodne, jak już wspomnieliśmy wyżej, od kilku dni oczekiwały na akcję głównych sił. Ogółem wysłano 26 łodzi. Zdawałoby się dziwnem, że dowództwo niemieckie przeznaczyło tak niewielką ilość statków podwodnych do operacji, w której statki te, przy odpowiedniem rozlokowaniu przed portami, z których można było oczekiwać wyjścia okrętów wojennych przeciwnika, mogły odegrać bardzo poważną rolę. Tu daje się zauważyć wpływ pośpiechu, z jakim opracowywano plan wyprawy i przystąpiono do jego wykonania.

Dyslokacja łodzi podwodnych nie była dostatecznie przemyślana. Z 26 łodzi 14 rozrzucono po otwartem morzu, by tam szukały przypadkowych celów ataku, 10 ustawiono na kursach wyjścia krążowników adm. Beatty, tylko 2 zaś przed zatoką Scapa Flow—miejscem postoju głównych sił angielskich. Przy małej ilości łodzi, biorących udział w wyprawie, rozrzucenie 14 po morzu było złem ich wykorzystaniem, zarówno jak wysłanie 10 przeciwko krążownikom, które nie były dla floty niemieckiej niebezpieczne. Pod Skapa Flow, gdzie znajdował się niebezpieczny przeciwnik, należało posłać jaknajwięcej łodzi, ponieważ tam miały one do spełnienia najważniejsze zadanie: pozycje ich byłyby barjerą, przejście przez którą naraziłoby główne siły angielskie na ataki i straty w jednostkach bojowych Grand Fleet'u jeszcze przed spotkaniem z flotą niemiecką,—nie mówiąc już o depresji załóg, związanej ze stratami przed bojem, już przy samym wyjściu z redy.

Adm. Jellicoe oczekiwał spotkania z Flotą Otwartego Morza od początku wojny. Jego pogląd na przyszłą bitwę głównych sił przeciwników wyraża raport do Admiralicji z 30 października 1914 r. Raport ten uzasadnia skoncentrowanie floty angielskiej w Scapa Flow i oczekiwanie tam momentu, kiedy niemieckie siły główne ukażą się w północnej części morza, gdzie Niemcy znajdą się daleko od swoich baz, na terenie, dającym Anglikom duży obszar i swobodę manewrowania, obejścia eskadry niemieckiej od południa i przecięcia odwrotu.

Uszkodzone okręty angielskie, w miarę wychodzenia z szyku, mogłyby odchodzić do ojczystych portów na wschodniem wybrzeżu. Połączenie sił ze Scapa Flow i południowo-wschodnich portów angielskich wymagało mniej czasu i, co również było argumentem nie do odrzucenia, odbywałoby się ono ruchem koncentrycznym, ułatwiającym okrążenie eskadry przeciwnika.

W raporcie swoim adm. Jellicoe uzasadnia zamiar nieścigania przeciwnika w razie jego odwrotu, który oznaczałby, zdaniem admirała, próbę wciągnięcia eskadry angielskiej w zasadzkę—ataki torpedowców i łodzi podwodnych, broni jeszcze bardzo mało znanej. Prześladujący w tym wypadku jest w bardziej niebezpiecznem położeniu, niż prześladowcy; najlepszm wyjściem jest zaprzestanie pogoni i ruch w kierunku od prześladowanego—t. j. ucieczka od jego torped. Tembardziej niepożądanym byłby pościg w wody niemieckie (w okolice Helgoandu), gdzie należało spodziewać się barjer minowych.

W razie zaniechania pogoni bitwa nie byłaby decydującą, lecz dla Anglji ważniejszem było utrzymanie w całości swoich sił morskich — podstawy jej potęgi, niż pogrom floty niemieckiej. Dopóki Anglja miała przewagę na morzu, niemiecka flota nie była dla niej niebezpieczną. Dlatego też adm. Jelicoe wolał oczekiwać zjawienia się głównych sił przeciwnika w północnej części morza.

Od raportu adm. Jellicoe do bitwy upłynęło przeszło półtora roku; w tym czasie admirał zmieni zdanie o tyle, że zdecydował się ścigać przeciwnika. Jeżeli nie zdołał przeciąć mu odwrotu, to wina raczej Admiralicji, która nie podała przejętej i odcyfrowanej wieczorem 31 maja depeszy adm. Scheer'a, wskazującej, że eskadra niemiecka ucieka w kierunku Horn Riff.

W literaturze morskiej ukazały się wzmianki, że bitwa Jutlandzka była dziełem przypadku, ponieważ krążownik angielski, prowadzący wywiad w kierunku Skageraku, nie odkrywszy przeciwnika, już miał zamiar wracać z meldunkiem negatywnym, i tylko przypadek pomógł odnaleźć okręty niemieckie. Nie jest jednak do pomyślenia, by adm. Jellicoe, otrzymawszy meldunek, że nieprzyjaciela niema w okolicy wylotu Skageraku, zaniechał dalszych poszukiwań, pomimo posiadanych wiadomości o wyjściu Hochseeflotte w morze. To byłoby zbyt lekkomyślnem. Najprawdopodobniej admirał prowadziłby dalej wywiad w kierunkach południowych, rozrzuciwszy krążowniki szerokim wachlarzem i kierując główne siły na południowy wschód, by odciąć odwrót adm. von Scheer'owi, i nie zapomniałby przytem o zbadaniu obszarów wodnych, przylegających do zagrożonych południowo-wschodnich wybrzeży Anglji.

Adm. Jellicoe nie poto czekał półtora roku na wyjście głównych sił niemieckich, by po otrzymaniu meldunku o ich operacji, przy pierwszej wątpliwości zaniechać poszukiwania przeciwnika w morzu. Kierując się na południe, adm. Jellicoe zbliżyłby się do eskadry niemieckiej, mniej czasu upłynęłoby od chwili wejścia krążowników angielskich w kontakt z nieprzyjacielem do spotkania sił głównych. Zmieniłby się przebieg bitwy — może na korzyść Anglji.

Ol. Zdz. B-icz.

Działalność i rozwój Stołecznego Kom. Fl. Nar.

Stołeczny Komitet Floty Narodowej istniejący na prawach Komitetu wojewódzkiego stale rozwija swoją działalność, o czem mówią niżej podane cyfry.

W okresie od dnia 1 stycznia do 30 czerwca r. b. zebrano na budowę floty:
Zl. 98.937.94.—

Na sumę powyższą złożyły się następujące pozycje:

Składki członkowskie	35.686.30,
wpływy ze sprzedaży mareczek	11.887.45,
wpływy ze sprzedaży odznak i flag	4.929.10,
imprezy	645.79,
wpływy na okręt wojenny „Dar Warszawy"	23.871.90,
wpływy na okręt „Dar Szkoły Polskiej"	6.003.09,
wpływy na inne okręty	15.914.31,

Na terenie m. st. Warszawy istnieją 62 Koła i pracuje 105 członków-korespondentów, którzy zastępują działalność Kół. Stołeczny Komitet na dzień 1 stycznia 1931 r. liczył 75.425 członków. Pomimo kryzysu gospodarczego, wpływy w porównaniu z okresem półrocznym roku ubiegłego wzrosły o 11 proc. — co świadczy o wysokim poziomie obywatelskim naszego społeczeństwa.

MJR. INŻ. JAN EJSMONT (fragment)

WSPOMNIENIA MARYNARZA Z WOJNY ŚWIATOWEJ

(Załodze pierwszej polskiej łodzi podwodnej „Wilk" poświęca autor)

Walka z niemiecką potęgą na morzu wymagała stałych wypadów łodzi podwodnych strony przeciwnej w różne części Bałtyku. Jednym z takich wypadów było udanie się naszej łodzi do zatoki Botnickiej, w celu zagrożenia tam handlowcom niemieckim, które trudniły się przewozem rudy żelaznej z szwedzkiego portu Luleo do Niemiec, coraz bardziej odczuwających brak żelaza.

W piękny dzień czerwcowy wyruszamy z Rewla, przebywamy zatokę fińską w ciągu paru godzin i wpływamy na obszar tak zwanych „szcher". Są to tysiące wysepek, począwszy od dość dużych, a kończąc na bardzo małych, zarosłych przeważnie jodłami i pokrytych mchem. Gdzieniegdzie widać schludne domki rybaków, którzy całe swe życie spędzają wyłącznie na wodzie śród tej dzikiej wprawdzie, lecz malowniczej przyrody. Żegluga w tych okolicach jest bardzo niebezpieczna z powodu mnóstwa skał podwodnych, które zagrażają okrętom, i z powodu trudności orjentowania się zarówno wśród wielkiej ilości tyk lub wiech, jak i mnogich znaków na wyspach, wskazujących bezpieczną drogę.

Przed wojną żaden prawie z okrętów nie zapuszczał się w szchery bez tak zwanego pilota, t. j. miejscowego żeglarza, który od dzieciństwa uczy się rozpoznawać szchery na pewnym tylko stosunkowo niewielkim odcinku, dajmy na to dł. około 30 klm., i zna je potem o tyle dokładnie, iż może bez obawy prowadzić okręt, nawet w tym, tak bardzo niebezpiecznym dla żeglugi rejonie, o każdej niemal godzinie dnia i nocy. Gdy okręt przebędzie dany odcinek, poprzedni pilot opuszcza go a zastępuje go inny, który znowu zna swe szchery na pewnej tylko odległości i t. d.

Ale na naszym „Wilczku" oficer nawigacyjny, porucznik Z. zna szchery nie gorzej od jakiegokolwiek z pilotów — Finnów. Więc śmiało też posuwamy się naprzód, wiedząc, iż porucznik chlubnie wywiąże się ze swego zadania, i nie potrzebując zarazem płatnych usług miejscowych pilotów, którzy z większą ochotą prowadziliby okręty niemieckie. Przebywamy te tysiące wysp, z całą ostrożnością zagłębiamy się w zatokę Botnicką, udając się wprost ku szwedzkiemu brzegowi, gdzie niezawodnie już musimy napotkać swe ofiary.

Cudne skądinąd białe noce nie dają nam możności wypoczynku, bo cały czas musimy spędzać pod wodą, by nie zdradzić przedwcześnie swej obecności..... Nareszcie jednak, po dobie wyczekiwania, chwila upragniona nadeszła. Bo oto dyżurny oficer dał znak, iż zauważył jakiś okręt płynący w kierunku południowym. Flaga niemiecka powiewa na nim, więc można od niego śmiało zacząć dzieło zniszczenia. Wypływamy i podążamy ku okrętowi. Ale tam również zauważono nas i widać jak „Niemiec" ucieka na wody terytorjalne szwedzkie. Lecz nam z pomocą przychodzą teraz dwa działa 75 mm., jakie posiadamy na łodzi. Dwóch oficerów staje przy nich. Rozpoczyna się szalona strzelanina. Widać, jak jedne pociski padają tuż koło okrętu, jak inne znów trafiają go, ale kapitan niemiecki nie zważa na nic i za wszelką cenę chce uratować swój statek..... Próżny wysiłek. Celne strzały dały mu, aż nadto wyraźnie do zrozumienia, że, zamiast uratować się, może snadniej pójść wprost na dno morskie.

Więc zatrzymuje okręt, a my podpływamy do niego bliżej, zachowując przytem największą ostrożność i bacznie przyglądając się wciąż, co się robi na pokładzie i wokoło „Niemca". Nazywa się „Bianka"; jest ciężko naładowany i siedzi w wodzie głęboko. Każemy ludziom natychmiast go opuścić, zabierając ze sobą niezbędne tylko rzeczy. Trwa to około 10 minut. Gdy łodzie z ludźmi odbiły już od „Bianki" na porządną odległość, straszny huk wstrząsnął powietrzem. To torpeda dokonała swego zwykłego dzieła...

Z wielkiego okrętu nie pozostało nic. Wszystko poszło na pastwę tajemniczych głębin wód... Kapitana „Bianki" bierzemy do niewoli, zaś jej załoga podąża na wiosłowych łodziach do szwedzkiego brzegu, aby tam zakomunikować smutną wiadomość. My na „Wilczku", chowamy się tymczasem pod wodę z zamiarem dalszego kontynuowania swych czynności. Trzymamy się znów cały dzień pod wodą, wypatrując przytem bacznie okręty... Ale żaden „Niemiec" w przeciągu paru dni najmniej nie opuści teraz portu z obawy zatopienia. Radjotelegraf dał już całemu światu wiadomość o zatopieniu okrętu przez łódź podwodną. Zjawiła się więc tylko po pewnym czasie szwedzka kanonierka, i krążąc w różnych kierunkach szukała nas napróżno, gdyż peryskop łodzi podwodnej nie tak jest łatwo dostrzec, my natomiast widzimy ją doskonale.



Dziób olbrzymiego amerykańskiego okrętu — lotniska

Noc zbiega na pracy i na przygotowywaniu na dzień jutrzejszy. Ale ten dzień jutrzejszy wypadł nam niedobrze bo oto mgła zawisła w powietrzu tak gęsta, że o parę dziesiątków metrów nie było nic widać. Więc nuda stąd i niema nic do roboty dla bezpieczeństwa jednakże trzymamy się pod wodą, chwilami tylko wypatrując przez peryskop co się dzieje do okoła.

Senny nastrój załogi rozbija naraz meldunek oficera dyżurnego, że w peryskopie widać jakiś okręt. Natychmiast alarm i wszyscy przygotowani stajemy w tej chwili na swoich miejscach. Jednak trzeba dobrze przypatrzeć się napotkanemu statkowi, jeżeli zatopimy jakiegoś „duńczyka" lub „szweda", to skandal międzynarodowy, protesty i t. p. są pewne. Jak na nieszczęście w peryskopie źle widać z powodu mgły, co zmusza nas do przysunięcia się nieco bliżej, by dokładnie rozpoznać, co to za okręt.

Ten ruch nas gubi... bo oto czarna masa naraz wykręca się, i całą siłą sunie wprost na nas. Chwila walki na śmierć i na życie nadeszła. Myślimy już tylko o uratowaniu się.

„Zanurzać się" komenderuje nasz dowódca, ale zapóźno już bo oto okręt łamiąc peryskopy i wszystkie urządzenia nadbudówki, przechodzi po nas, wywołując tem gwałtowny wstrząs całej łodzi. Wyrobiona osada zimną krwią spełnia jednak doskonale rozkazy, więc nie bacząc na nic zaczynamy powoli zanurzać się. Przez pogięte i pochylone peryskopy woda sączy się do wnętrza łodzi... Dowódca nasz klnie prawdziwie po marynarsku, ale koniec końców wszyscy są radzi, że nie jesteśmy jednakże utopieni i przy pewnym wysiłku możemy znowu ujżeć światło dzienne.

Dowódca decyduje się wypłynąć, gdyż dłuższe pozostawanie pod wodą przy dość poważnej hawarji, jakiej doznaliśmy, jest niebezpieczne. Wynurzamy się i, po otworzeniu z wielkim trudem włazów, zawalonych przez połamane części nadbudówki, odrazu stajemy u armat gotowi już w odręcznej artyleryjskiej walce do obrony swego życia...

Gdzieś z oddali słychać gwizdek zdradzieckiego okrętu, gdyż, jak się okazało potem, był to okręt szwedzki i nazywał się „Odenswald", ale kapitan jego był niemcem i jako taki, korzystając ze sprzyjających okoliczności, chciał przynieść pożytek swemu „faterlandowi", chociażby z pominięciem wszystkich traktatów.

Poszwankowani dość dotkliwie kierujemy się do portu „Wasa“, a stamtąd po odpoczynku i możliwem uporządkowaniu łodzi, podążamy do Rewla, by zamienić tam połamane peryskopy i znów móc stanąć do walki dla odemszczenia się za chwilowe niepowodzenie.

Postawiliśmy tedy nowe peryskopy i oto znowu ruszamy do walki, ale już w kierunku południowym, hen aż pod wyspę Rugję. Szczęśliwie mijamy wszelkie miejsca zaminowane placówki niemieckich łodzi podwodnych, czyhających na nas i na wschód od wyspy Gotland wypływamy na pełne morze. Piękna pogoda sprzyja naszemu małemu okręcikowi, który doprawdy wygląda, jak łupina od orzecha, wśród przestworzów pełnego morza. Korzystając z pogody wielu marynarzy wylazło na pokład, by odetchnąć świeżem powietrzem i nacieszyć się światłem dziennem. Jest to wszak największa przyjemność na łodzi: siedzieć spokojnie na nadbudówce i oddychać pełną piersią w piękny dzień; wszak mieliśmy marynarzy, którzy w przeciągu dni 14, t. j. przez cały czas przebywania łodzi na tak zwanej pozycji, nie wychodzili wcale na pokład i musieli wciąż oddychać zepsutem powietrzem wnętrza.

Gapiąc się na wszystkie strony, nikt mimowoli nie zważa na niebo, a przecie i stamtąd może czekać łódź duże niebezpieczeństwo w postaci balonu sterowego lub hydroplanu wroga. Doświadczyliśmy tego po chwili namacalnie: niemiecki hydroplan patrolujący między Libawą a wyspą Gotland, zauważył łódź i widocznie zamierzał rzucić się na nas. Wypadkowo zupełnie dostrzegł go jeden z marynarzy i zameldował zaraz dowódcy, który też natychmiast kazał zanurzać się. Zapracowały jak zwykle motory elektryczne, zaszumiały pompy, wlewając dziesiątki ton wody do cystern i łódź powoli zaczęła zagłębiać się. Patrzę na manometr i widzę, jak pokazuje on kolejno: 1 metr, 2, i t. d. wreszcie już 20 metrów.

Myślę — dobra jest, gdy naraz wybuchy bomb, rzuconych w nas z płatowca, odbiły się nieprzyjemnie o uszy. Pewne chwilowe podniecenie nerwowe, ale pozatem nic. Warstwa wody uchroniła nas tym razem od śmierci i dopiero później, już na postoju w porcie, znaleźliśmy na pokładzie łodzi odłamki rzuconych w nas bomb. Tymczasem jednakże trzymamy się pod wodą na wszelki wypadek aż do wieczora, żeby zmylić ślad oraz uniknąć ponownych ataków ze strony napowietrznych wrogów.

O godz 7-ej wieczorem wynurzamy się i ciągniemy dalej na południe. Na wieżyczce, jako oficer dyżurny, stoi porucznik W. i pilnie baczy, by nic już nie mogło zaskoczyć nas znienacka. Lecz oto pamiętam, jak w tej chwili, bladą twarz jego, gdy rzucając się do wnętrza łodzi i, dając alarm, krzyknął: „Obok łódź niemiecka, atakuje nas; widziałem czarne peryskopy“. Dowódca sam obejmuje niezwłocznie komendę i krzyczy: „Łódź wprawo“ chcąc wyjść z pod obstrzału, „zanurzać się“. Ludzie z całym możliwie natężeniem pracują około mechanizmów i maszyn: pompy wlewają wodę do cystern, elektromotory zaczynają nareszcie obracać śruby i łódź zaczyna zagłębiać się... Liczę sekundy — wprost może ostatnie w życiu! Śledzę gorączkowo to, co się robi dookoła i oczekuję każdej chwili śmierci, klnąc w duszy „Niemca“, że tak długo znęca się i dotąd nie strzela... Ale widocznie i tym razem nie sądzona była „Wilczkowi“ zguba, bo oto mija jedna minuta, druga a strzału wciąż niema. Łódź powoli zaczyna iść pod wodę coraz głębiej. Otucha wstępuje w serce, gdy patrzę na manometr, który pokazuje coraz to większą i większą głębinę. Nareszcie — 20 metrów. Teraz już można rozejrzeć się swobodniej dookoła, a nawet zdobyć się na jakiś okazyjny żarcik dla dodania otuchy marynarzom, lub też filuternie mrugnąć do stojącego niedaleko podporucznika, jakby chcąc powiedzieć: „A co. Sfuszerował „Niemiec“. Wreszcie dowódca daje upragniony rozkaz: „Opuścić swe stanowiska. Alarm skończony“. Pędzę do messy, aby w gronie kolegów omówić czemprędzej wszystko: jak naprawdę wyglądały peryskopy, czy były blisko od łodzi, czemu „Niemiec“ nie strzelał i t. p. Zadajemy jedni drugim niezliczone pytania, sami na nie odpowiadamy i obradujemy nad tem wszystkiem wesoło, popijając przytem herbatę i słuchając przy okazji jakichś wesołych sztuczek, które nam wygrywa gramofon.

Płyniemy tedy znów pod wodą ostrożnie, wypatrując jak zwykle, przez peryskop, czy nie dostrzeżemy na swej drodze jakiegokolwiek niebezpieczeństwa. Po pewnym czasie kiedy już się ściemniło, gdy dowódca postanowił wynurzyć łódź i płynąć dalej nad wodą, naraz głośne uderzenie w dno łodzi wstrząsnęło wszystkimi ludźmi i wyprowadziło ponownie z równowagi. Począwszy od dzioba łodzi, t. j. od miejsca pierwszego uderzenia coś niewiadomego biło z przerwami o dno aż do rufy. Zaskoczeni tą niespodzianką, przysłuchiwaliśmy się z uwagą chcąc rozpoznać przyczynę. Po pewnym czasie stukanie ustało, ale wszyscy wciąż jeszcze czegoś oczekiwali, stojąc na swoich miejscach. Ale to oczekiwanie zawiodło, gdyż nic więcej nie było słychać.

Zaczęliśmy rozważać, coby to być mogło. Jednogłośnie zgodziliśmy się, iż był to widocznie górny skraj sieci postawionej w tem miejscu przez Niemców w celu łapania łodzi podwodnych wroga. Na nasze szczęście płynęliśmy jeszcze pod wodą nie głęboko i, zamiast uwikłać się w sieć, przeszliśmy przypadkowo zawadzając jedynie o jej górną część.

Trzeba tu powiedzieć, iż owe sieci są jedynym z dość skutecznych sposobów wyłapywania łodzi podwodnych. Mają one urządzenia takie same, jak sieci rybackie, tylko rzecz prosta, są one znacznie grubsze, zważywszy, że nieraz cała sieć zrobiona jest z mocnych stalowych linek. Do sieci tego rodzaju przymocowuje się naboje wybuchowe, w pewnej odległości jeden od drugiego. By sieć nie tonęła, do górnego jej skraju przytwierdza się belki drewniane, zaś żeby sieć stała na określonem miejscu i nie zmieniała go pod wpływem fali, dolny jej skraj zamocowuje się do kotwic, spoczywających na dnie morskiem.

Sieć ustawia się przytem w ten sposób, by górny jej skraj pozostawał na pewnej głębokości pod powierzchnią, a więc, żeby był z powierzchni niedostrzegalny. Jeżeli łódź podwodna posuwając się zwolna pod wodą, wpada do takiej sieci, to początkowo nic nie daje się zauważyć, gdyż sieć, ustępując przed parciem łodzi, nie stawia dostrzegalnego oporu; później zaś dopiero, obecność jakiejś przeszkody zaczyna odczuwać się na łodzi w ten sposób, że stery zaoczynają działać ciężko, łódź ich nie słucha, bo sieć już zdążyła zaczepić się o wystające części statku. Łódź jest wtedy w pułapce.

Musi ona próbować wydostać się z niej licząc na własne tylko siły. Wtedy w stalowej trumnie pod wodą rozpoczyna się rozpaczliwa walka o życie. Łódź zaczyna targać się w sieci w tył i naprzód, starając się w ten sposób uwolnić się od pęt sieci. Jeżeli sieć nie jest zaopatrzona w naboje, to jeszcze można mieć nadzieję wyrwania się z niej; w przeciwnym razie naboje zaczynają eksplodować, i ich odłamy przebijają kadłub łodzi, a ten wówczas puszcza wodę, która stopniowo zalewa całą łódź wraz z jej załogą... Łódź tonie.

Ale bywają wypadki, że łodzie szczęśliwie wyrywają się z sieci: tak było z angielską łodzią E-19, która pod dowództwem dzielnego komandora Cromby, operowała na morzu Bałtyckiem łącznie z innemi łodziami, tak angielskiemi, jak i rosyjskiemi. Uwikławszy się pewnego razu w sieci w ciągu dwóch godzin toczyła ona zajadłą walkę o życie, targając się zapamiętale a systematycznie wtył i wprzód. Dopiero po tak długich wysiłkach udało jej się, jakby cudem tylko, zerwać sieć i wydostać się z niej szczęśliwie, zużywając przytem prawie cały zapas energji, posiadanej w akumulatorach.

Zacząwszy jednak opowiadanie o sieciach, ominąłem właściwy temat, powracam więc do naszej wyprawy. Muszę powiedzieć, że wypadek ten był, dzięki Bogu, ostatnim w dniu tak bogatym w nadzwyczajne przygody. Pozostawaliśmy potem na morzu dość długo jeszcze, wypatrując statki niemieckie, ale gdy nastąpił termin powrotu do portu, przyznam, że bardzo ochoczo puściliśmy się do niego. Przybyliśmy szczęśliwie, zdając dowództwu szczegółowe relacje ze wszystkiego, cośmy widzieli i czegośmy doświadczyli.

BOSKI WIATR

Z dziejów morskich Japonji

Działo się to w roku 1281-szym. Od strony Hakata pełne morze pokryte było, jak okiem sięgnąć, nieprzejrzaną ćmą okrętów. Wielki Kublaj postanowił za wszelką cenę zdobyć państwo Mikada. Dynastja Gen potrzebowała do sławy Japonji.

Dziesiątki tysięcy wojowników wysłano na podbój kraju, nietkniętego dotychczas wrażą stopą cudzoziemca.

Lecz Japonja się nie ulękła.

* * *

Na wybrzeżu Hakata zgromadzili się rycerze z Shikoku i Kynshn. Zaczęto budować obronny wał z kamieni — „Noga chińska nie postanie na świętych wyspach!“ — wznosiły się okrzyki. Rycerze nie mogąc się doczekać ataku, pierwsi ruszyli naprzód.

Okręty najeźdźców o wysokich spiętrzonych wieżach zdały się olbrzymami przy małych, jakby rybackich stateczkach japońskich. Lecz rycerze z tych łupin mieli dzielne serca. Nie przeraziła ich liczba wroga, wielkość okrętów chińskich nie złamała ducha. Gdy chodziło o dobro Ojczyzny, życie nie miało znaczenia.

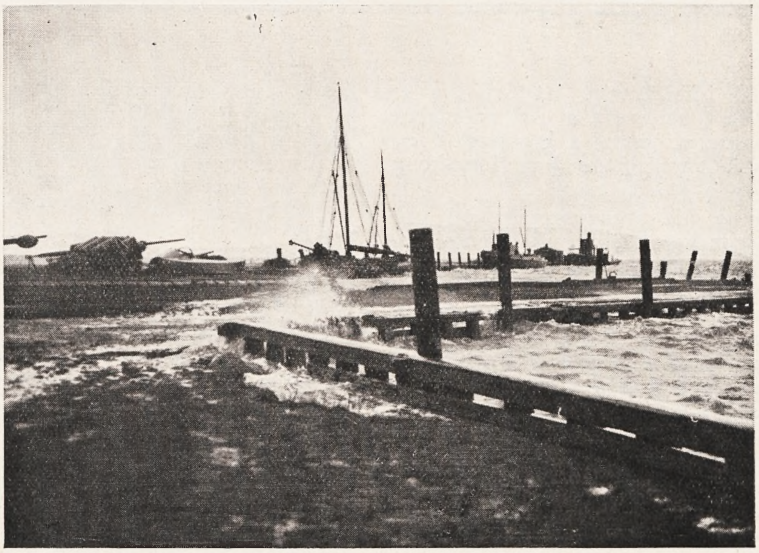
Są imiona rycerzy, które japończyk dotąd ze czcią i dumą wspomina. Dwa wyróżniają się nad inne.

* * *

Kusano-no-Jiro napadł nocą z garstką swych ludzi na jeden ze statków chińskich, wyciął w pień załogę i umknął, podłożywszy ogień.

Odtąd wróg miał się na baczności. Łańcuchami powiązano okręty, aby stanowiły całość. Utworzyła się jakby jeda wielka pływająca wyspa, groźna tysiącami strzał i mieczów.

Wówczas Kono-no-Michiari we dwa zaledwie stateczki zwrócił się przeciw całej flocie. Z okrętów nieprzyjacielskich posypały się gęsto strzały. Japońscy rycerze padali jeden za drugim. Michiari, chociaż ranny w lewe ramię, nie ugiął się pod przemocą i, mieczem wskazując drogę, parł nieustannie naprzód. Wreszcie gdy się znalazł tuż obok statków najeźdźcy, okazała się nowa trudność. Jakżeż było wedrzeć się na pokład wroga, skoro wznosił się on wysoko ponad łupinami japońskiemi?...

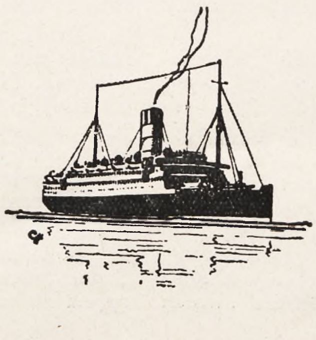


Nadciąga burza...

Michiari nie myślał długo. — „Złamać maszty!“ — krzyknął do swoich. Złamano je i oparto o brzegi okrętów chińskich. Michari pierwszy po tej niebezpiecznej drabinie wdarł się na wyniosły pokład, a za nim wtargnęli jego rycerze. Wszystko trwało ledwie jedną chwilę.

Zaczęła się krwawa rzeź. Japończycy cięli na wszystkie strony, — wkońcu, wziąwszy żywcem wodza, cofnęli się ku swoim brzegom.

Odtąd flota chińska nie znała ni chwili spokoju. Nocami powtarzały się napaści Japończyków, a były tak nagłe, i czynione z taką zaciętością, że Kublaj postanowił narazie się cofnąć. Odpłynęła więc jego flota, zatrzymawszy się opodal, by powziąć jakiś plan działania. Japończycy wiedzieli, że mongolski zdobywca Chin nie zrezygnował z napaści. On, Kublaj, miałby ustąpić?... Jego duma zdobywcy była zbyt podrażniona. Jakto, ta mała Japonja miałaby stawić jemu czoło, jemu, niemal władcy Azji?...



* * *

Była to doprawdy ciężka chwila dla Japonji. Było to nieszczęście, jakiego dotąd nie znano. Rycerze, jak przystało na obrońców ojczyzny, szli na pewną śmierć, bez wahania. Włościanie z narażeniem życia, dostarczali zapasów żywności. Biedny, czy bogaty niósł na ołtarz ojczyzny wszystko to, co posiadał. Naród, jak jeden mąż, powstał, by bronić swoich granic.

Sam Bóg wreszcie, widząc ten zbiorowy wysiłek, przyszedł z pomocą Japonji.

Pewnej nocy zerwała się straszna burza.

Z ciemnych niebios lały się strumienie deszczu. Pioruny padały jeden za drugim, a morze było złote od błyskawic.

Zerwał się gwałtowny wiatr i bałwany przelewały się z rykiem. Cała flota Kublaja strzaskana została doszczętnie. Okręty i załoga — wszystko stało się łupem żywiołu. Na palcach da się policzyć takich, co wrócili żywi do kraju.

Lud japoński dotąd powiada, że „boski wiatr“ uratował japonję.

Do czasu wojny z Rosją, przez przeszło 600 lat ani razu nie przeżyła Japonja podobnie ciężkiego momentu.

TADEUSZ ROS

JAN SOKOLICZ

BŁĘKITNA

NOW

W oberży pod „Księżycem, wędrującym za djamentową gwiazdą“, mieszczącej się w małym i niepozornym domku, w jednej z brudnych i cuchnących uliczek dzielnicy portowej w Hong-kong, wesoło i gwarno było każdej nocy.

Ciężkie okiennice nie przepuszczały ani promyka światła, ani jednego strzępku pijackich okrzyków, czy brzęku tłuczonego szkła, lub też głuchego tumultu tarzających się w bójce ciał. Pierwszy lepszy przechodzeń, mijając cichy i zamknięty domek, nie przypuszczał nawet przez chwilę, że tuż o parę kroków, za ścianą ze zbutwiałych pni, szaleje zabawa, a za amerykańskie dolary, lub srebrne taele, można nasycić się wszelaką rozkoszą.

Mądry bowiem Sing-Tai, znał rozliczne sposoby zdobycia sobie stałej klienteli. Wiedział, że kiedy do portu zawiną statki francuskie, angielskie, lub amerykańskie — marynarze nie mają zwyczaju oszczędzać pieniędzy — lecz lubią dziewczęta, grę i whisky.

Miał też dla swoich gości wszystko.

Słudzy jego, zaufani i oddani, kręcili się w porcie, oczekując na przybywające statki i werbując nowych gości. Długoletnie doświadczenie nauczyło ich, na pierwszy rzut oka, oceniać cudzoziemca. Rzadko też ściągali w gościnne progi oberży, prostych majtków, czy też nieokrzesanych rybaków. Nie dla nich były rozkosze, dostarczane przez mądrego i przebiegłego Sing-Tai.

W małych izdebkach oberży pod „Księżycem, wędrującym za djamentową gwiazdą“, przesyconych lepkim, słodkawym dymem fajek, z którym mieszała się ostra, gryząca woń cygar, codziennie, od zachodu słońca do świtu, pełno było cudzoziemskich gości. Białe smokingi urzędników z ambasad i bogatych przemysłowców z Hong-Kong, mieszały się z granatowemi kurtkami marynarzy; obok młodych twarzy oficerów widniały spalone słońcem i zorane wichrami oblicza starych wilków morskich, sterników i bosmanów.

W głównej izbie, o podłodze wysłanej trzcinowemi matami, przy niskich, bambusowych stołach, wśród których uwijali się milczący chińczycy, każdej nocy wypróżniano baterje butelek, przyglądając się przez mgłę pijacką przekrwionemi oczami, zmysłowym, wyzywającym tańcom drobnych, annamickich dziewcząt, lub też słuchając gardłowego, monotonnego śpiewu, kosookich musme, które porzuciwszy krainę kwitnącej wiśni, u mądrego Sing-Tai, zarabiały na życie, a częstokroć zbierały sobie posag.

Często też, podnosił się od stolika cudzoziemiec i zamieniwszy kilka słów z Sing-Tai, wpychał mu w drapieżnie wyciągniętą garść kilka banknotów i znikał w zakamarkach gospody z którąś z dziewcząt.

W piwnicach, do których dostęp mieli tylko wtajemniczeni, oczekiwały mających pieniądze, inne rozkosze. Przy długim stole — w chińską ruletę — przegrywano nieraz, w ciągu jednej nocy, kilkumiesięczny lon, lub też ładunki całych statków. A mądry Sing-Tai, znający dobrze swoich gości — niejednokrotnie, zgranemu do ostatniej nitki — pożyczał kilkadziesiąt dolarów, chowając wzamian, w szeroki rękaw kimona, rewers, opiewający na sumę kilkakrotnie wyższą. Dla tych, których nie nęciła ani gra, ani dziewczęta i whisky w oberży Sing-Tai, niebrakło podniet jeszcze większych.

W ostatniej izbie piwnicy, wysłanej barwnemi tkaninami i podzielonej ciężkiemi kotarami na małe klatki, półnadzy, o sennych i matowych oczach, chłopcy podawali długie fajki, napełnione bronzową, zakrzepłą krwią świętego kwiatu maku, dającą roskosz i mądrość najwyższą.

Czasem, w oberży mądrego Sing-Tai, zabłysły szwedzkie, lub zakrzywione chińskie noże. Czasem srebrny błysk stali uciszał jakieś niespokojne serce, i nazajutrz policja portowa znajdowała nieopodal gospody zastygłe zwłoki z szeroką raną w piersi, lub roztrzaskaną głową. Lecz stary Sing-Tai, który już widział kilka tysięcy odmian księżyca i rozumiał wszystko, potrafił sobie zjednywać przyjaźń kapitanów portu oraz oficerów straży.

Sing-Tai był mądry i miał wiele dolarów w żelaznej skrzyni, ukrytej w niedostępnym lochu.

*

* *

Od kilku miesięcy chlubą i dumą Sing-Tai i ozdobą jego oberży, była urocza, jak brzask wiosenny i delikatna, jak różowe kwiaty lotosu, smukła i wiotka, jak figurynka z kości słoniowej wycięta — czternastoletnia Li-Czang, córka przyjaciela i dawnego wspólnego Sing-Taia.

Przed dziesięciu laty Sing-Tai, który oprócz oberży prowadził handel jaskólczemi gniazdami, zawiązał spółkę z ojcem Li-Czang, japończykiem, właścicielem kilku łodzi i zbieraczem gniazd. W miarę lat, jak dziewczyna dorastała, Sing-Tai, coraz częściej myślał, jakby ją zdobyć. Nie dla siebie bynajmniej — bo za stary i mądry był, aby rozmiłować się w kobiecie, lecz dla swojej oberży.

Lecz ojciec Li-Czang, odrzucał wszystkie najkorzystniejsze propozycje, oświadczając, że dziewczyna pozna tylko tego mężczyznę, który ją poślubi i uczyni swoją jedyną żoną.

Sing-Tai, umiał jenakże dochodzić do celu. Gdy nie pomogły perswacje, tak pokierował sprawami, że ojciec Li-Czang zawikławszy się w niepewne i ryzykowne interesy, stracił nietylko wszystko co miał, lecz znacznie więcej.

Kiedy zrujnowany, przyszedł do Sing-Tai i czołgał mu się u nóg, błagając o ratunek, starzec odmówił. Nie chciał nawet przyjąć Li-Czang, bo wiedział już, że nabędzie ją znacznie taniej. Nazajutrz wyłowiono w porcie zwłoki jakiegoś japończyka, którym okazał się ojciec Li-Czang, a w kilka dni potem, ludzie Sing-Tai, nabyli na licytacji, za śmiesznie małą sumę, wszystkie łodzie samobójcy i dziewczynę.

Sing-Tai polecił przedewszystkiem uczyć Li-Czang tańca i śpiewu, bacząc jednakże, aby dziewczęcia nie nauczono innych rzeczy, właściwych gej-

WROCZYŃSKI

E L A

DŻONKA

szom i tancerkom. Doskonale bowiem oceniając piękność dziewczęcia, postanowił sprzedać ją drogo. Li-Czang, nie mogła być krótkotrwałą rozrywką, odwiedzających gospodę marynarzy, lub młokosów z dzielnicy europejskiej.

Nie żałował taelów, aby dziewczyna wyuczyła się starych, obyczajowych tańców japońskich i rozlicznych pieśni, przy akompanjamencie koto. Kiedy edukcja była skończona, kupił jej wspaniałe, bogato haftowane kimona i Li-Czang wystąpiła w oberży pod „Księżycem, wędrującym za djamentową gwiazdą“.

Nazajutrz, na pokładach i w kajutach statków angielskich, francuskich i amerykańskich nie mówiono o niczem innem, tylko o tańcu i śpiewie Li-Czang. Wszyscy panowie z europejskiej dzielnicy, wybierali się, aby ją zobaczyć. A mądry Sing-Tai uśmiechał się szparą zwiędniętych warg i liczył w myśli dolary...

* * *

Li-Czang kochała.

Jeszcze kiedy żyła bez troski przy boku ojca, poznała Tsi-wana, pięknego i młodego chłopca, również żeglarza, prowadzącego jedną z siedmiu łodzi, stanowiących bogactwo i przyszły posag dziewczyny. Tsi-wan, zobaczywszy po raz pierwszy córkę swego pana, zapłonął ku niej pierwszą miłością, czystą i wzniosłą i oddał się jej całą duszą.

Śnił o niej po całych dniach i nocach.

Kiedy wyruszył na swojej barce po transport jaskółczych gniazd i wsłuchiwał się w monotonny rytm seledynowych fal, zdawało mu się, że morze szepce słodkie imię Li-Czang. W noce gwieździste i ciche, kiedy na barce posnęła załoga, siadał przy sterze i zapatrzony w bezkresną dal, układał pieśni, w których opiewał piękność dziewczęcia i swoją miłość. Widział ją w swoich objęciach i marzył o maleńkim domku, w którym oczekiwałaby nań zawsze ona, gdy powraca z dalekiej wyprawy.

Kiedy przybijali do portu, niemal codziennie zachodził do ojca Li-Czang i długie godziny przesiadywali razem w dziwacznym ogródku, urządzonym według japońskiej mody. Na tarasie, nieruchomy jak posąg Buddy, ćmąc fajeczkę, stary żeglarz, kątami powiek obserwował zakochanych i myślał o ślicznej, drobnej jak porcelanowa laleczka Aojagi, najmilszej swojej żonie, która odeszła przed laty w zaświaty, dawszy przedtem życie Li-Czang.

Ojciec dziewczyny nie był chciwy na pieniądze. Kiedy Tsi-wan oświadczył mu, że kocha Li-Czang i pragnie pojąć ją za żonę, nie wyszydził chłopca, lecz odpowiedział mu, że odda mu córkę, skoro ukończy piętnaście lat, a Tsi-wan bardziej wyćwiczy się w rzemiośle.

Chłopak pracował bez wytchnienia, odkładając grosz do grosza, gdyż postanowił sobie, że nim zostanie mężem Li-Czang, musi mieć własny dom i własną dżonkę, aby módz zarabiać tylko dla siebie i wyruszać na morze, tam gdzie łatwo odnaleść ławice muszel perłowych i gdzie w ciągu jednego szczęśliwego połowu, można zostać bogaczem.

Gdy tylko czas mu pozwalał, odbijał od brzegu i ćwiczył się w nurkowaniu, stając się w krótkim czasie najlepszym pływakiem. W skórzanym woreczku, zawieszonym na szyi, z którym nie rozstawał się ani chwilę, szeleściało już kilkadziesiąt dolarów i brzęczało parę srebrnych taelów.

Aż nadszedł dzień katastrofy.

Tsi-wan, nie przeczuwając niczego, pewnego ranka dowiedział się, że dom, wszystkie łodzie i jego Li-Czang, nabył Sing-Tai. Oszalały z bólu i rozpaczy, pobiegł do właściciela oberży i zerwawszy z szyi sakiewkę, błagał, aby mu oddał dziewczynę. Stary chińczyk, o twarzy nieruchomej i zimnej, niby kamienna rzeźba, odmówił ruchem głowy.

— Weź mnie za niewolnika... prosił Tsi-wan — będę pracował dla ciebie do końca życia... moje dzieci, też pozostaną u ciebie na służbie... daj mi tylko Li-Czang za żonę...

Sing-Tai palił w milczeniu fajkę.

— Ile chcesz za nią?... wykrzyknął zrozpaczony chłopiec.

Starzec bezrzęsnemi powiekami skrył oczy, aby zgasić płomień ironji, jaki się w nich zapalił. Sine wargi rozchyliły się lekko i wybiegł z nich lodowy mrożący szept:

— Dwa tysiące dolarów...

Chłopak podniósł się powoli z klęczek ze zwieszoną smutnie głową. Suma ta oszołomiła go jak uderzenie. W najśmielszych nawet marzeniach nie widział takiej cyfry. Lecz na dnie duszy tliła się iskierka, że może odnajdzie perłowe ławice, a wtedy...

—Gdy przyniosę pieniądze, czy dasz mi dziewczynę... zapytał głucho.

Po długiej chwili milczenia, z zaciśniętych warg, Sing-Taia, padło jedno matowe słowo:

— Dam...

— Czy pozwolisz mi zobaczyć Li-Czang?... spytał znowu.

Chińczyk skinął palcem, na nieruchomo stojącego przy drzwiach służącego, który zaprowadził Tsi-wana, do małej izdebki, gdzie siedziała smutna i zapłakana Li-Czang.

— Li-Czang... szeptał Tsi-wan drżącemi wargami... rozmawiałem z Sing-Taiem... chce za ciebie dużo, dużo pieniędzy... lecz ja ciebie wykupię... pamiętaj tylko o mnie i czekaj... niezadługo wyruszam na połów pereł i zostaniesz moją żoną... Li-Czang najdroższa...

Dziewczyna zwiesiła głowę, a dwie łzy stoczyły się po wybladłych policzkach.

* * *

Tsi-wan, obliczywszy swoje oszczędności nabył zwinną i lekką dżonkę, którą umalował piękną błękitną farbą. Był to ulubiony kolor Li-Czang. Gdy była jeszcze u ojca, stale nosiła błękitne kimona,

na tle których ślicznie odbijała się jej złotawa cera i otchłanne, lekko skośne, czarne oczy. Zaopatrzywszy dżonkę w zapas gotowanego ryżu, trochę jarzyn, beczkę słodkiej wody i zwój cienkiej, lecz mocnej liny, oraz zgodziwszy młodego chłopca, który pomagał mu wiosłować, lub też podczas nurkowania ciągnąć sznur, pewnego dnia, kiedy zaledwie wczesny świt jął rozdzierać płaszcz nocy, wyruszył Tsi-wan, na poszukiwanie perłowych ławic.

Płynęli przeszło dwie doby, zanim dotarli do pasma raf koralowych i szczątków wulkanicznych erozji, gdzie miały znajdować się perłodajne muszle .

Pierwszego dnia, raz po raz, Tsi-wan, nagi zupełnie, z koszykiem przywiązanym liną do pasa i krzywym nożem w ręce, zapuszczał się na lazurowe dno i szybko, jak tylko mógł najszybciej, odrywał muszle od skał., Wieczorem, dżonka niemal po burtę napełniona była muszlami i Tsi-wan, umocowawszy łódź między dwiema rafami, upadł niemal bez życia na matę i zasnął ciężkim snem zmordowanego zwierzęcia.

Śniły mu się olbrzymie wspaniałe perły, za które nietylko wykupił Li-Czang — ale nabył piękny dom i mnóstwo sług. Każde kimono ukochanej było bogato wyszywane perłami, a na wszystkich palcach błyszczały wspaniałe pierścienie.

Lecz nazajutrz, gdy jedna po drugiej, zaczął otwierać muszle, okazało się, że łatwiej jest zbierać perły we śnie. W całym połowie, znalazł zaledwie kilka drobnych i niepozornych ziarn, minimalnej wartości.

To samo było nazajutrz i dni następnych. Skoro wyczerpały się zapasy żywności, Tsi-wan, smutny i zniechęcony powrócił do portu. Za perły otrzymał zaledwie kilka taelów, a kiedy nadeszła zima, był tak samo biedny, jak przedtem.

Nie poddając się jednak rozpaczy, postanowił przez jakiś czas zarabiać w porcie, i dopiero z wiosną, wyruszyć na poszukiwanie pereł.

Chwytał się każdego zarobku. Przewoził towary i podróżnych, nocami zaś łowił ryby, które następnie zanosił na targi w Hong-kong. Czasem wynajmowali jego dżonkę znudzeni anglicy, z którymi zapuszczał się daleko na muliste i brudne fale Si-kiang, lub też obwoził ich po porcie. Odżywiał się byle czem, wyrzekł się nawet ulubionej fajeczki i skrzętnie chował każdego zarobionego taela do skórzanego woreczka, myśląc o czarnych, otchłannych, oczach Li-Czang.

Niedługo jednak zrozumiał, że wiele wiosen i zim przeminie, zanim zbierze sumę, jakiej zażądał Sing-Tai. Że będzie zgrzybiałym i bezzębnym starcem, niezdolnym do pracy.

Raz i drugi jeszcze wypłynął na połów pereł, lecz ani jeden tael nie przybył do jego sakiewki. Wówczas, za poszeptem widocznie złych demonów, pewnej nocy poszedł do domu gry i po chwili wahania, zasiadł przy długim stole. Wydobywszy wszystkie swoje oszczędności i szepcząc spieczonemi wargami imię Li-Czang, postawił na liczbę jej lat.

Rano znalazł się na swojej dżonce, bez jednego taela przy duszy. Kiedy siedział na pomoście, z twarzą ukrytą w dłoniach, poczuł, że ktoś dotknął jego ramienia. Przed nim stał zgarbiony chińczyk, o twarzy żółtej i pomarszczonej, jak zwiędnięta cytryna.

— Widziałem cię wczoraj w domu gry... szeptał nieznajomy. Łaska bogini szczęścia nie towarzyszyła ci, ku memu żalowi. Czy to twoja dżonka?...

Tsi-wan apatycznie skinął głową.

— Czy chcesz otrzymać wiele, wiele taelów?...

— W oczach chłopca zalśniła nadzieja.

— Dziś o północy przypłyń do lewego brzegu Si-kiang i zatrzymaj łódź. Podejdzie do ciebie człowiek, który trzykrotnie dotknie twego ramienia... Idź za nim...

Z bijącem sercem oczekiwał Tsi-wan na umówionem miejscu. Po chwili w mrokach nocy zamajaczyła sylwetka skradającego się bezszelestnie mężczyzny, za którym podążył Tsi-wan. Po upływie pół godziny znalazł się w maleńkim domku przed obliczem nieznajomego.

Czy wiesz... zapytał on Tsi-wana — w którem miejscu zarzucił kotwicę, statek angielski „Big Carry"?...

— Wiem. Widziałem go dzisiaj...

— Zawieziesz w takim razie te dwie skrzynie, lecz tak, aby nie zobaczyli cię strażnicy. Pamiętaj, jeśli cię schwycą, na długo pójdziesz do więzienia, a ciało twoje porwą na strzępy bambusy, albo gnić będziesz w kandze... Gdy podpłyniesz do „Big Carry" gwiźniesz cichutko trzy razy... wyciągną cię razem z ładunkiem na pokład i dostaniesz 50 dolarów... Jeśli komukolwiek piśniesz choć słowo, nasi ludzie znajdą cię wszędzie... jeśli przemkniesz się przez motorówki strażników i oddasz ładunek, zarobisz u mnie niejednego taela. Zgadzasz się?...

Cyfra podana przez nieznajomego olśniła chłopca. Pięćdziesiąt dolarów i obietnica dalszych zarobków, w chwili, gdy nie miał jednego nawet kandorina. Skwapliwie przyjął propozycję.

— Zanim noc pierzchnie, ładunek będzie na pokładzie „Big Carry"... żywym mnie nie wezmą... Opium? zapytał po chwili...

— Bierzcie paki i idźcie szybko... rozkazał nieznajomy zamiast odpowiedzi.

Znalazłszy się w dżonce, Tsi-wan, odbił od brzegu. Bezszelestnie robiąc wiosłami i wyczuwając drogę instynktem, zastanawiał się, w jaki sposób najlepiej przemknąć będzie się przez pas, po którym ustawicznie krążą motorówki i prześlizgują się reflektory. Płynąc czarną ćmą i ochłonąwszy z podniecenia, zrozumiał, że podjął się przedsięwzięcia zuchwalego i prost niemożliego.

Sprzyjała mu jednak noc. Czarna jak jad sepji i bezgwiezdna, dodawała otuchy Tsi-wanowi, że szczęśliwie dostanie się do statku. Zresztą pięćdziesiąt dolarów... Zrzuciwszy z siebie koszulę i krótkie spodnie, aby mieć zupełną swobodę, wiosłował szybko, a dżonka mknęła, jak bezcielesne widmo. Po dobrej godzinie, ujrzał, a raczej wyczuł, że znajduje się u ujścia rzeki i niezadługo wypłynie na morze. Jak rój kolorowych świetlików, błyszczały już światła portu i latarnie statków.

Wbił oczy w gęstą ćmę, wytężył słuch i zwolnił ruchy wioseł. Pozwolił unosić się fali, bacząc tylko, aby płynąć jak najciszej. Obmyślał drogę, jaka najprędzej i najbezpieczniej doprowadzi go do „Big Carry". Nagle, całą siłą mięśni wpił się w wiosła i zaczął nasłuchiwać. Zaledwie o kilka tschinów rozległ się głuchy, monotonny warkot motorówki. Kilkoma uderzeniami dopchnął dżonkę do brzegu, wyciągnął wiosła i rozpłaszczył się na dnie. Wielka, motorowa łódź niemal otarła się o burtę, acytelenowy język reflektoru liznął wnętrze. Warkot zaczął się oddalać.

Dopiero po długiej chwili, gdy nic więcej nie słyszał, oprócz poszumu fal, popłynął dalej i wkrótce znalazł się w labiryncie ciemnych i nieruchomych dżonek, żaglówek, skutrów i barek. Prześlizgnął się jak wąż, przyczajając się co jakiś czas. Wreszcie z daleka zabaczył majaczący kadłub „Big Carry". Lecz między nim a statkiem, leżała kilkusetmetrowa, otwarta przestrzeń.

Tsi-wan zebrał wszystkie siły i stalowymi ruchami mięśni pchał dżonkę. Rozumiał, że każdą sekundę należy wyzyskać, że niewolno zboczyć z obranego kierunku. Chciwie łowił każdy szmer i prze-

bijał oczami ciemność, aby nie wpaść przypadkiem na strażniczą łódź. Wiedział bowiem, że biali policmani potrafią nieraz godzinami, zgasiwszy światła i zatrzymawszy motor, czatować na łódź, chcącą przemknąć się w mrokach nocy.

Wreszcie zlany potem dopłynął do „Big Carry" i gwizdnął cichutko.

Po chwili usłyszał głuchy łoskot spuszczanej drabiny.

*
* *

Kapitan Will Slider, właściciel „Big Carry" od tygodnia spędzał całe noce w oberży Sing-Taia. Od pierwszej chwili, gdy ujrzał i usłyszał Li-czang, zapałał ku niej nieposkromioną żądzą. Pierwszego zaraz wieczoru zagadnął starego chińczyka, lecz nie wyczytał zgody z pergaminowej, żółtej twarzy.

— Dziewczyna nie zna jeszcze uścisku mężczyzny... wycedził wreszcie Sing-Tai.

— Tem lepiej... zarechotał Slider, ukazując w lubieżnym uśmiechu zczerniałe zęby, i rozdymając szerokie nozdża. — Mów odrazu, ile chcesz... stary łotrze...

Twarz Sing-Taia nie drgnęła.

— Chcesz kupić Li-Czang?

— Tak, dziewczyna mi się podoba... Chcę mieć ją przez wszystkie noce, zanim odpłynę...

— Trzy tysiące dolarów...

— He!... he!... he!... wybuchł dzikim śmiechem Slider... Opium zupełnie ci przeżarło bydlęcy mózg... za pierwszą lepszą musme trzy tysiące dolarów!... he!... he!... he!... pijany jesteś!.

Zmięte płatki powiek opadły na oczy Sing-Taia, na twarzy jednak nie drgnął ani jeden muskuł. Umiał czekać i wiedział, że kapitan jeszcze nieraz ponowi swoją propozycję.

Slider przychodził co wieczór, pił whisky pełnemi szklankami i oka nie spuszczał z dziewczyny. Znał niemal wszystkie kobiety świata, lecz żadnej tak nie pragnął, jak tej małej, czarnookiej japonki.

Po tygodniu wreszcie dobili targu. Następnej nocy, Slider wszedł tajemnem wejściem do oberży i zaprowadzono go do obszernej, wybitej makatami izby, gdzie już oczekiwała baterja butelek. Podawszy Sing-Taiowi zwitek banknotów, nalał szklankę rumu i wychylił ją duszkiem.

— Rano wyjdziesz tą samą drogą... matowo wyszeptał Sing-Tai, wskazując ukryte drzwiczki. Slider pochwycił za butelkę i wykonał niecierpliwy ruch ręką.

Bezszelestnie wślizgnęła się Li-Czang, we wspaniałem, ciężkim złotym haftem pokrytem kimonie, tuląc do drobnej piersi koto. Ujrzawszy kapitana zbladła. Już oddawna zauważyła jego pożądliwe spojrzenia, czuła instyktowny wstręt, do zwierzęcej, zasianej piegami twarzy i silnych, rudym włosem porosłych rąk. Lecz powstrzymując drżenie, wykonała niski ukłon, siadając na stosie poduszek, ułożonych na środku izby.

Slider przez długą chwilę przypatrywał się jej drapieżnie, nie wypuszczając szklanki z rąk. W zwężonych źrenicach czaiła się dzika żądza.

— Li-Czang...wykrztusił zachrypłym głosem—zaśpiewaj tę piosenkę, którą śpiewałaś wczoraj...

Złotawa, maleńka dłoń dotknęła strun koto. Jak szept liści, srebrzyste zygotanie świerszczy, spłynęły pierwsze takty melodji. Niskim, pełnym głębokich brzmień głosem, Li-Czang zaczęła śpiewać:

Fala sennie, miękko śpiewa
I całuje brzegi —
Księżyc płynie ponad drzewa,
Fala sennie, miękko śpiewa.
Przez kamienie wciąż przelewa
Morze piany śniegi —
Fala sennie, miękko śpiewa
I całuje brzegi.*).

— A teraz tańcz... rozkazał Slider, kiedy ucichła pieśń.

Dziewczyna się podniosła i trzymając ręce nad głową, wprawiła całe ciało w lekkie, ledwo dostrzegalne drżenie. Obróciwszy się raz i drugi na czubkach palców przegięła się w tył, dotykając niemal podłogi wysoko uczesaną fryzurą. Wyprostowała ramiona, a szerokie, suto haftowane rękawy kimona, załopotały niby skrzydła motyle.

Slider, zerwał się jednym skokiem i pochwycił w pół dziewczynę, potężną dłonią dusząc okrzyk, jaki wyrwał się jej z piersi. Zaczęła się straszliwa walka. Dziewczyna broniła się rozpaczliwie, ale stalowe kleszcze rąk rozwścieczonego kapitana miażdżyły jej dziecięce ramiona, wybłyskujące jak cudowna rzeźba z poszarpanego kimona. Z każdą minutą traciła siły, czując na twarzy gorący, przesiąknięty wódką i tytoniem oddech.

Raz i drugi potknęli się o rozrzucone poduszki i maty, co jeszcze więcej spotęgowało wściekłość mężczyzny. Nagłym uderzeniem podbił jej nogi, a Ling-Czang, padając, zdołała ostrymi zębami uchwycić wielki palec Slidera i zacisnęła szczęki.

Ryknął jak dzikie zwierzę i lewą pięścią nieprzytomny z bólu i wściekłości uderzył między oczy. Szczęki rozluźniły się i dziewczyna, bez jęku, osunęła się na maty.

Slider oprzytomniał. Pochylił się nad nią i chwycił za ramiona. Głowa Li-Czang zwisała bezwładnie. Okrwawioną ręką dotknął maleńkiej piersi, usiłując odszukać serce. Nie biło już. Spojrzał na matową twarz i tężejące oczy. W kącie rozchylonych ust, ukazała się wąska struga krwi...

Stał przez chwilę bez ruchu. Wreszcie owinąwszy chustką rozdarty do kości palec, chwycił butelkę i długo pił duszkiem. Poczem wyślizgnął się tajemnem wyjściem.

*
* *

Tsi-wan, zwinięty na dnie dżonki spał jeszcze po nocnej wyprawie, kiedy obudziło go gwałtowne szarpanie. Drżący, z twarzą wykrzywioną przerażeniem stał nad nim Tien-gan, jeden ze służących Sing-Taia, a zarazem towarzysz Tsi-wana, któremu dość często przynosił wiadomości od Li-Czang.

Rozdygotanemi wargami opowiedział mu o tragedji, jaka rozegrała się w oberży i śmierci dziewczyny.

Chłopiec słuchał z nieruchomą twarzą. Kiedy Tien-gan skończył, obaj skierowali spojrzenie w stronę mola, przy którem zakotwiczona, stała „Big Carry".

Statku nie było.

*
* *

Od śmierci Li-Czang i odprawienia modłów na jej grobie, Tsi-wan na całe miesiące znikał z portu. Gdzie był, co robił, o tem nie wiedział nikt, nawet Tien-gan. Wreszcie powrócił i całe dnie spędzał na dżonce, nic nie robiąc, z nikim nie rozmawiając. Wieczorem gotował sobie nędzny posiłek i znowu kładł się na dnie łodzi.

Minęło w ten sposób wiele długich miesięcy, aż przy końcu lata, po południu wpłynęła do portu „Big Carry". Nazajutrz do Tsi-wana przyszedł jakiś człowiek i wieczorem dżonka zniknęła.

---

*) Uczta cesarza Meidzi, przekład mój (przyp. aut.).

Dobrze już po północy dyżurny steward na pokładzie statku, usłyszał trzy umówione gwizdnięcia. Opuszczono drabinę i wyciągnięto z przytulonej do boku statku dżonki dwie paki. Kiedy majtkowie opuszczali łódź, Tsi-wan, dotknął ramienia stewarda:

— Mam jeszcze baryłkę japońskiej saki... przywiozłem dla was... jutro przyniesiesz mi pieniądze...

Jak bezcielesne widmo, oderwała się dżonka od statku i zniknęła w otchłani nocy.

Przeraźliwy gwizd syren i dzwonki alarmowe, obudziły o świcie załogi wszystkich statków, zacumowanych w Hong-Kong. W brzasku dnia i smugach reflektorów ujrzano słup ognia. Płonęła „Big Carr". Kiedy wyruszyły na pomoc statki ratownicze, załogi ze zdziwieniem nie zauważyły na pokładzie najmniejszego ruchu. W językach płomieni, ujrzano chwiejące się na łańcuchach szalupy i łodzie. Na statku panowała śmiertelna cisza, przerywana tylko trzaskiem palących się pokładów i łoskotem spadających głowni.

Kilku śmiałkom udało się wedrzeć na statek. W kabinach znaleźli napół zwęglone trupy załogi, a w kajucie kapitańskiej — Slidera z poderżniętem gardłem...

„Big Carry" spłonęła doszczętnie. Kiedy słońce wzbiło się wysoko na niebo, opalony szkielet, pełen szczerniałych ran, zawalony rumowiskiem poskręcanego żelaza, zaczął tonąć.

O kilkaset metrów od statku kołysała się lekko na spokojnej fali błękitna dżonka. Na burcie, z głową wspartą na rękach, siedział nieruchomo Tsi-wan, zapatrzony w lekko zmarszczoną, wyzłoconą słońcem toń morską...

KONIEC

T. P. MAGRUDER
Kontr-admirał marynarki St. Zj.

(d. c.)

O WOJNIE MORSKIEJ W LATACH 1917—18

Spolszczył H. BROSZKIEWICZ

Wreszcie fale porozrzucały szalupy. Szalupa Nr. 6 pozostała sama, z zapasem 24 galonów wody słodkiej i jedną skrzynką sucharów na 20 ludzi, oraz starym żaglem. Kilkakrotnie ukazywały się w polu widzenia statki, lecz pamiętając o otrzymanem przez radjo ostrzeżeniu, oddalały się. Załoga szalupy słabła z każdym dniem. Czwartego dnia złapano inną szalupę z „Dwinska", której załoga została zabrana przez jakiś statek. Znaleziono w niej puszkę sucharów i nowy żagiel.

Tej samej nocy przyszła burza. Wszyscy byli zajęci wylewaniem wody, zatapiającej szalupę, używając czapek, obuwia i jedynego posiadanego kubełka. W czasie tej pracy fala uniosła w morze sternika. Po kilku godzinach załoga była tak zmęczona, że z wielkim trudem i wysiłkiem utrzymywała szalupę na powierzchni. Gdy drugi sternik został uniesiony przez fale, Whitemarsh sam stanął u steru; trzech majtków trzymało go za nogi, by nie był zmyty za burtę.

Około północy wiatr począł słabnąć i wkrótce ustał zupełnie — szalupa znajdowała się w oku cyklonu. Po niedługim czasie burza wróciła z odwrotnego kierunku z jeszcze większą siłą. Kiedy wreszcie nastąpiła cisza, szalupa znalazła się w Golfstremie i dryfowała w nim przeszło trzy dni, oddalając się od lądu. Część załogi zupełnie upadła na duchu i poczęła śpiewać psalmy. Wtedy porucznik Whitemarsh, przy pomocy jednego z majtków, zainicjował śpiewanie „Homeward Bound" i innych wesołych piosenek amerykańskich. Wkrótce przyłączyli się inni i rozpaczliwy nastrój troszkę się poprawił.

W tym czasie rację dzienną zmniejszono do 3/4 suchara i ćwierci pinty (niecałe pół litra) wody. Whitemarsh postawił przy „zapasach" na straży mechanika z toporkiem w ręku, jedynym znajdującym się w szalupie orężem. Okazało się to zbytecznem — załoga zachowywała zupełne posłuszeństwo, dyscyplinę, wykonywując chętnie wszystkie rozkazy Whitemarsh'a, podtrzymującego nadzieję i poczucie wspólnej odpowiedzialności za każdego członka załogi.

Wszyscy oddali swoje ubrania do podziału, silniejsi zrzekali się części garderoby na korzyść bardziej osłabionych i zziębniętych. Kiedy marynarze, przeznaczeni do obserwowania horyzontu, zachorowali na zapalenie oczu od ciągłego wytężonego wpatrywania się i zalewania gałki ocznej morską wodą, koledzy ich darli swoje koszule i nie szczędzili żadnych trudów, by ulżyć chorym towarzyszom.

Po ośmiu dniach tej męki rozbitki, pod wpływem wyczerpania, głodu, pragnienia, braku wypoczynku i snu, spiekoty słonecznej w dzień i dotkliwego zimna w nocy, moknięcia na deszczach przemęczenia nerwowego i braku szans na jakikolwiek ratunek, zaczęli wpadać w rozpacz. Jeden z majtków pił słoną wodę i rozchorował się, inny usiłował rzucić się w morze i skończyć samobójstwem, lecz koledzy przytrzymali go. Pomimo tego wszystkiego, Whitemarsh potrafił utrzymać dyscyplinę. Na szczęście przyszła ulewa, która pozwoliła zaoszczędzić cztery galony słodkiej wody.

Wreszcie dziesiątego dnia ukazał się na horyzoncie amerykański parowiec „Rondo". Nie zważając na otrzymane drogą radjotelegraficzną przestrogi, statek ten zbliżył się do rozbitków, by okazać im pomoc. Załoga nieszczęśliwej szalupy Nr. 6 była już tak wyczerpaną, że nikt z niej nie mógł wejść na statek o własnych siłach — wszystkich wniesiono na rękach. Najsłabszym okazał się pewien majtek, który dzielił się swoją racją z chorymi, uważanymi przez niego za słabszych.

Świadectwo męstwa.

Przed przybyciem „Rondo" do celu podróży — portu Norfolk w Wirginji, załoga szalupy Nr. 6 statku „Dwinsk" wręczyła porucznikowi Whitemarshowi następujące oświadczenie na piśmie:

„My, niżej podpisani uratowani marynarze ze storpedowanego statku „Dwinsk", pragniemy uwiecznić nasz podziw i szacunek dla Porucznika Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych Am. Półn. R. P. Whitemarsh'a, który w najrozpaczliwszych i beznadziejnych warunkach dał przykład odwagi i męstwa ponad wszelkie pochwały; stwierdzamy, że jego postępowanie, — pełne obowiązkowości i zaparcia się siebie, w bezpokładowej szalupie w czasie szalejącej burzy i w obliczu śmierci, gdy większość nas była przekonana, że koniec nasz już nadszedł, — podtrzymywało w nas ducha, dopóki burza nie przeszła, i później, po wielu dniach, spędzonych w tej szalupie, kiedy znikła wszelka nadzieja ratunku, on zawsze był pełen pogody i nadziei, zachęcając nas swoim przykładem do dalszych wysiłków i wytrwałości".

Statki ładunkowe i ich załoga, pełniąca obowiązki, związane z dostarczaniem armjom i ludności cywilnej państw koalicyjnych niezbędnych materjałów i przedmiotów zaopatrzenia, również były narażone na stałe niebezpieczeństwo. Podobnie do transportów wojsk, były one przedmiotem ataków łodzi podwodnych, będąc znacznie słabsze pod względem obrony.

Transporty wojskowe były silniejsze nietylko dzięki temu, że otrzymywały większe i lepsze eskorty — ich szybkość była również częścią ich obrony. Z 450 statków, zaliczonych do Morskiej Służby Transportowej, zatonęło przy pełnieniu służby 18; 8 z nich zatopiły łodzie podwodne lub postawione przez nie miny, 4 zatonęły wskutek zderzenia, 6 z innych przyczyn, związanych z niebezpiecznemi warunkami ich służby.

Stany Zjednoczone ściągały tonaż ładunkowy ze wszystkich możliwych źródeł, by zadość uczynić rosnącym zapotrzebowaniom. Niektóre statki z Wielkich Jezior zostały wyprowadzone w morze. By przeprowadzić je przez śluzy, przecięto korpusy na połowy i przeprowadzono każdą połowę oddzielnie, potem je znowu zmontowywano. Z liczby 4150 oficerów Morskiej Służby Transportowej tylko 12 było zawodowymi oficerami marynarki wojennej; pozostali, zarówno jak 28.047 marynarzy szeregowych, rekrutowali się z takich samych ochotników jak załogi sił przeciwpodwodnych.

Dla statków ładunkowych łodzie podwodne były tylko jednym z niebezpieczeństw, związanych z ryzykowną służbą tych statków. Chodziły one grupami z niewielką eskortą, stale zygzagując, w nocy bez świateł, w ciągłych wysiłkach uniknięcia kolizji. Nie szczędzono żadnych trudów, by uchronić je przed atakami łodzi podwodnych, lecz ten przedmiot napaści był zbyt łatwy i ponętny.

Część statków była przeznaczona do przewozu węgla i odbywała rejsy między Cardiff i Bordeaux. Biorąc pod uwagę, że statek, naładowany węglem, w razie storpedowania lub innego uszkodzenia burty podwodnej idzie natychmiast na dno, można sobie wyobrazić ryzykowność tej pracy.

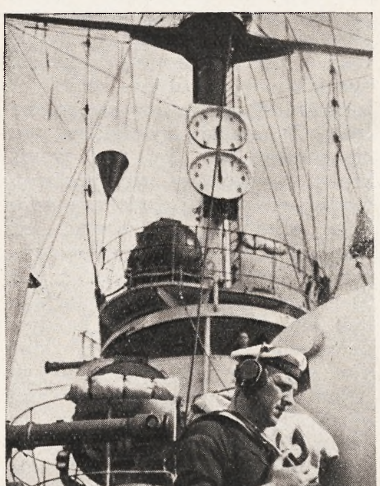
Najobfitszy w straty ludzi wypadek w życiu Morskiej Służby Transportowej miał miejsce 27 września 1918 r., kiedy statek „Ticonderoga“ został zatopiony przez niemiecką łódź podwodną U-152. „Ticonderoga“ pozostał poza konwojem wskutek awarji w maszynie i pozbawiony eskorty, był zaatakowany przez łódź. Ostrzeliwany przez nią, bohatersko walczył cztery godziny, dopóki działa jego nie zostały rozbite, a większość oficerów i załogi pozabijana lub zraniona. Gdy wreszcie łódź storpedowała bezbronny już statek, wysadzono na tratwę ratunkową w pierwszej kolejce najciężej ranionych. 12 oficerów i 201 szeregowych z „Ticonderoga“ straciło życie. W cztery dni po zatopieniu tego statku angielski transportowiec spotkał szalupę z tego statku i zdjął z niej 22 rozbitków.

Praca Morskiej Służby Transportowej i Korpusu Krążowniczo-Transportowego nie skończyła się z chwilą nastąpienia rozejmu. Po pierwsze—trzeba było przewieźć amerykańskie wojska z powrotem do ojczyzny, po drugie — nadal zaopatrywać dotkniętą głodem i nędzą część Europy i wznowić obrót towarowy między wszystkiemi częściami świata.

Obie służby wykazały wysokie wartości moralne i przykładną dyscyplinę, zarówno w cza-

Wydział planów sztabu adm. Sims'a.

Działania floty amerykańskiej w czasie wojny światowej obejmowały znaczne przestrzenie wód, okalających Europę. Pod koniec wojny około 400 okrętów i 81.000 oficerów i szeregowych pełniło służbę na wodach, rozciągających się od Murmańska do Korfu. Jeżeli do tej liczby dodamy Korpus Krążowniczo - Transportowy i Morską Służbę Transportową, piechotę morską, statki handlowe, uzbrojone w działa i wojskową obsługę tych dział, otrzymamy przeszło 800 okrętów i 200.000 oficerów i szeregowych.



Na nowoczesnym pancerniku

Dowódcą Amerykańskich Sił Morskich na Wodach Europejskich był admirał William S. Sims; główna kwatera znajdowała się w Londynie. Dowództwo, składające się w kwietniu 1917 r. z admirała i jego adjutanta, rozwinęło się przed końcem wojny w ogromny sztab z personelem około 1200 oficerów i szeregowych, podzielony na wydziały informacyjny, konwoju, działań przeciwpodwodnych, lotnictwa morskiego, personalny, komunikacyjny, materjałowy remontu, zdrowia, planów, spraw prawniczych, spraw naukowych i inne. Jedną z najciekawszych była praca Wydziału planów, utworzonego w celu badania sytuacji ogólnej, sposobów i form współdziałania floty amerykańskiej, z flotą sprzymierzonych oraz przygotowania projektów i planów przyszłych działań.

Na konieczność utworzenia takiego organu wskazywał w swoim raporcie adm. Sims wkrótce po wystąpieniu orężnem Stanów Zjednoczonych. Adm. Mayo, Dowódca Sił Morskich Oceanu Atlantyckiego, w sierpniu 1917 r. wyjeżdżał do Europy w celu zbadania sytuacji i po zapoznaniu się z nią potwierdził całkowicie raport adm. Sims'a, podkreślając, że wojnę na morzu aljanci prowadzą bez jednolitego planu i ścisłego współdziałania poszczególnych flot, że brak organu, któryby zajmował się specjalnie temi kwestjami i badaniem całokształtu działań morskich w celu wyjaśnienia słabych stron i błędów aljantów oraz opracowaniem planów skoordynowanych działań wszystkich flot.

Do tego samego wniosku doszedł szef Wydziału Operacyjnego adm. Benson, który w listopadzie 1917 r. depeszował do Departamentu Morskiego, że zadawalający plan wspólnych działań nie może być opracowany, dopóki nie będzie zorganizowany specjalny wydział do tych prac przy głównej kwaterze w Londynie. Adm. Benson zaznaczył, że oficerowie, desygnowani do tego wydziału, winni być zdolnymi strategami i wtajemniczeni w politykę morską i ogólną Stanów Zjednoczonych.

Wskutek tych raportów w grudniu 1917 r. przy sztabie adm. Sims'a został zorganizowany Wydział Planów (w składzie komandorów: Twinning, szef sztabu adm. Sims'a, Schofield, Knox, Jarnell i pułk. piechoty morskiej Dunlap; wkrótce kom. Jarnell został odwołany do Departamentu Morskiego i zastąpiony przez kom. Namme, plk. Dunlap otrzymał dowództwo pułku na francuskim froncie i był zastą-

piony przez pułk. piech. morskiej Mc. Little).

Po rozpoczęciu prac przez Wydział, pierwszy Lord Admiralicji (angielskiej) zaproponował, by po jednym oficerze odkomenderowano do Dover Patrol, i wydziałów Operacyjnego i Materjałowego Admiralicji. Adm. Sims rozkazał swojemu Wydziałowi Planów wyłożyć swój pogląd na tę kwestję; zapytani wypowiedzieli się w obszernym umotywowanym raporcie za następującemi zasadami swojej pracy: 1) Wydział pracuje kolegjalnie, jako sekcja jednolita; 2) Wydział sam wybiera sobie zadania do opracowania; 3) Wydział sam kwalifikuje powstające kwestje według ich ważności i pilności; 4) zadania i wskazówki może otrzymywać zzewnątrz jedynie od adm. Sims'a; 5) korzysta w pracy z przywilejów Sztabu Generalnego (Admiralicji).

Oficerowie Wydziału, dzięki przywilejom, wymienionym w p. 5, mogli każdej chwili otrzymywać wszelkie nawet najtajniejsze wiadomości, niezbędne dla ich pracy, a w celu bezpośredniego zapoznania się z poglądami i dążeniami naczelnych dowództw morskich aljantów, towarzyszyli po dwóch lub nawet trzech adm. Sims'owi na posiedzeniach Międzysojuszniczej Rady Morskiej.

Wiele kwestji Wydział Planów rozpatrywał z identycznym Wydziałem Admiralicji, między temi dwoma organami nawiązała się stała łączność. Rezultaty prac, wykonywanych oddzielnie, były sobie nawzajem komunikowane: w ten sposób pomagano sobie wzajemnie i wzbogacono rezultaty swojej działalności, co znacznie wpłynęło na ujednostajnienie myśli strategicznej i rozszerzenie metod.

Amerykański Wydział Planów przez czas swojej działalności w Europie opracował przeszło 70 obszernych, gruntownych, dobrze umotywowanych raportów, ujmując w nich wyczerpująco wiele zagadnień bieżących i ogólnych. Na pierwszy ogień poszły zagadnienia wojny podwodnej i skutecznej z nią walki, zbadanie jej istoty, znaczenia i sposobów taktycznych, opracowanie systemów przeciwdziałania okrętom podwodnym i tępienia ich. Potem kwestja barjery północnej, ewentualne działania niemieckiej Hochsee Flotte, plan ataku przez angielski Grand Fleet, działania krążownicze, transport oceaniczny i konwój, lotnictwo morskie, zadania niemieckiej floty linjowej i krążowniczej, ewentualne ich wyjście w morze i walka z niemi, zastosowanie dalekonośnej ciężkiej artylerji, pożądane warunki zawieszenia broni, polityka międzynarodowa, prawo, sprawy międzysojusznicze, dyplomacja, psychologiczna strona wojny, rola i zadania poszczególnych flot narodowych i sytuacja ogólna na morzu.

Między wnioskami, dotyczącemi ogólnej działalności, znajdujemy przedewszystkiem wskazanie na konieczność skoordynowania akcji flot aljantów i poddania ogólnej akcji jednolitemu planowi, obejmującemu całość zadań na morzu (z pominięciem interesów natury lokalnej lub specjalnej, o ile tego będzie wymagała harmonijność planu ogólnego) oraz ujednostajnienia dowództwa na niektórych obszarach, nprz. w Kanale Angielskim i Morzu Adrjatyckiem; podkreślono również celowość wzmocnienia Grand Fleet przez przyłączenie doń japońskich krążowników pancernych.

W szczególności co do przeciwdziałania niemieckim operacjom podwodnym, nadzwyczaj niebezpiecznym dla aljantów, Wydział proponował: 1) opracować i wykonać plan ataku koncentracyjnego siłami lotniczemi na bazy łodzi podwodnych w morzach Północnem i Adrjatyckiem, i o ile się uda, bazy te zniszczyć całkowicie; 2) możliwie największą ilość sił przeciwpodwodnych pchnąć do działań zaczepnych, miast ograniczać się do obrony, która daje słabe rezultaty i z natury swej nie może tępić łodzie z dostateczną energją, by wojnę podwodną osłabić—tembardziej zlikwidować; 3) wydzielić ze wszystkich źródeł europejskich, amerykańskich i japońskich możliwie największą ilość niszczycieli i jednostek innych typów, mogących służyć do akcji przeciwpodwodnej, i siły te użyć do prześladowania i tępienia łodzi podwodnych; 4) możliwie szybko przygotować grupy myśliwskie zaopatrzone w hydrofony i pierwszorzędny personel, specjalnie wyszkolony—ze wszystkich źródeł, gdzie uda się go znaleźć; 5) statki myśliwskie wyekwipować tak, by pod wszelkiemi względami przewyższały łodzie podwodne (większa szybkość, silniejsza lub równa lecz liczniejsza artylerja, odpowiednie środki obserwacji morza i t. p.); 6) uzbroić w średnią artylerję jeden statek handlowy z każdych dziesięciu w każdej klasie statków w północnym i południowym Atlantyku, w celu eskortowania karawan i obrony przeciw łodziom podwodnym, i do każdego działania dać pełną obsługę wojskową.

Raport ten, obszernie i sumiennie opracowany, był przedstawiony Międzysojuszniczej Radzie Morskiej, która całkowicie go akceptowała. „Wpływ tego raportu na dalszy bieg działań wojennych trudno ocenić", znajdujemy w materjałach Departamentu Morskiego St. Zjednoczonych, „gdyż niektóre z zaleceń Wydziału Planów były już przedtem planowane i częściowo przygotowane do wykonania; niektóre później okazały się bezcelowemi wobec zmiany warunków. Tem niemniej była to pierwsza praca, skierowana ku zbadaniu całokształtu sytuacji na morzach; praca ta posłużyła do wyraźnego ujęcia zagadnień morskich, ujednostajnienia poglądów na nią i skoordynowania wysiłków aljantów". Wogóle raporty Wydziału Planów były bardzo poważnie przyjmowane i studjowane przez dowództwa amerykańskie i sprzymierzone, a często akceptowane bez zmian do wykonania.

Wszelkie zalecania, odnoszące się zarówno do ataku, jak i do obrony, Wydział oświetlał z dwóch punktów widzenia: aljantów i nieprzyjaciela. Nprz. w planie działań w wypadku spotkania z niemiecką Flotą Otwartego Morza (Hochseeflotte), Wydział wskazał słabe strony aljantów, sposoby polepszenia tego stanu i korzyści, które nieprzyjaciel mógłby wyciągnąć z omyłek i niedopatrzeń aljantów—jednocześnie starając się przewidzieć, jakiemi środkami i jakie działania podjąłby nieprzyjaciel w celach najlepszego wykorzystania swojej floty i jej silnych stron.

Tak samo był opracowany plan działań na wypadek wyjścia w morze niemieckich krążowników pancernych w celu niszczenia komunikacji i transportów materjałów i wojsk. Taktyka nieprzyjaciela, różne ewentualności i okoliczności, zabezpieczenie transportów, dyslokacja i przesunięcia sił i t. p. były opracowane detalicznie, dzięki czemu siły morskie sprzymierzonych w każdej chwili były gotowe do spotkania wszelkiego niebezpieczeństwa ze strony nieprzyjaciela. W badaniach sytuacji i systemów wojny podwodnej Wydział brał pod uwagę wszelkie możliwe metody rozszerzenia i rozwinięcia tej wojny, podając wskazania strategiczne i instrukcje taktyczne na wypadek zastosowania każdej z tych metod. O raportach tych adm. Sims wyraził się: „Jestem pewny, że gdyby Niemcy dostali te raporty w swoje ręce, znaleźliby je nadzwyczaj dla siebie pożytecznemi.

Jeden z najciekawszych raportów jest poświęcony kwestji wzmocnienia moralnych sił aljantów. „Wojna" — mówi raport na wstępie — „jest zasadniczo ata-

kiem woli narodu. Wojna jest wygrana wówczas — i nie wcześniej — gdy wola przeciwnika jest złamana. W obecnej dobie jesteśmy w obliczu nadzwyczaj niebezpiecznej możliwości, która kryje się w umysłach ludzkich. Groźba ta potęguje się dzięki ogromowi mas i ich psychicznemu napięciu w chwili obecnej. Zasadniczo przewidywaliśmy złamanie woli przeciwnika jedynie środkami i czynnikami materjalnemi, działającemi na naszą korzyść lub przeciwko nam — zależnie od zdarzeń. Zaniedbaliśmy zorganizowane kierowanie wrażeniami wypadków wojennych, jako siłą rzeczywistą. Skupiliśmy się nad materjalnemi i przeoczyliśmy duchowe elementy wojny. W warunkach współczesnych kierowanie siłą moralną przeciwko sile moralnej jest zadaniem tak cennem, jak cennym może być genjusz narodu. Żaden nacisk, położony na tę sprawę, nie może być zbyt wielkim".

*

W następnym numerze „Polskiej Floty Narodowej" kończymy druk artykułów kontr-admirała Magrudera.

BOHATERZY ŁODZI PODWODNEJ

Echa bezgłośnego dramatu morskiego

Prasa angielska dopiero przed kilku dniami ogłosiła urzędowe sprawozdanie o przebiegu katastrofy angielskiej łodzi podwodnej „Poseidon". Są to właściwie szczegóły dramatu, który rozegrał się wewnątrz łodzi.

Sprawozdanie zaczyna się od zgłoszenia szczegółów w Izbie Gmin przez pierwszego Lorda Admiralicji p. Alexandra.

Lord Alexander przeczytał urywek z raportu dowódcy naczelnego floty angielskiej, stacjonującej na wodach chińskich. Raport brzmi:

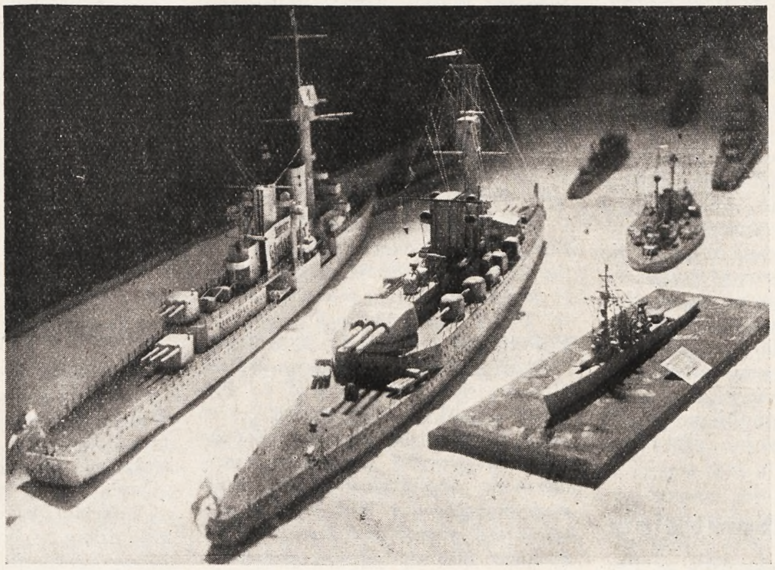
„Zorjentowawszy się odrazu w sytuacji katastrofalnej, młodszy oficer Willis dał rozkaz załodze natychmiastowego pozamykania klap hermetycznych, słusznie rozumując, że był to jedyny krok, mogący jeszcze uratować statek... W jednej chwili pospadały klapy hermetyczne".

Po odczytaniu tego urywka z raportu z Chin, Lord Alexander powiedział:

„Zimna krew, opanowanie sytuacji i twardy rzeczowy rozkaz młodego oficera, zasługują na najwyższą pochwałę".

W dalszym ciągu raport służbowy dowódcy floty w Weihaiwei podaje:

„W niebezpieczeństwie zorjentowali się, jak widać, młodszy oficer i kanonier torpedowy. Obaj znajdowali się w tylnych kamerach statku, gdy reszta załogi pozostawała w kamerach przednich. Wypadło tedy działać błyskawicznie, gdyż sekundy jedynie wystarczały, aby woda zalała ludzi w kamerach przednich. Willis uratował ich przed śmiercią natychmiastową. Do łodzi wdarła się jedynie niewielka ilość wody. Wystarczyło to jednak, że dymano elektryczne zgasło i wewnątrz statku zapanowała ciemność. Tu dopiero okazało się, jak wielką usługę oddały ręczne latarki elektryczne.



Modele okrętów wojennych wykonane przez młodzież szkół niemieckich.

Następnie porucznik Willis, przedziwnie opanowany, prawdziwy marynarz brytyjski, działał, z pozornie przynajmniej, niesłychaną równowagą duchową. Pierwszy złożył ręce do krótkiej modlitwy, dając przykład załodze. Pokrzepiwszy w ten sposób na duchu siebie i innych, Willis polecił przygotować aparaty ratunkowe, upewnił się przytem, że każdy z marynarzy pamięta dobrze, jak należy się zachować po otworzeniu klapy i wydobywaniu się z otchłani niechybnej śmierci. Tu zdarzył się wypadek znamienny: jeden z marynarzy oświadczył oficerowi, że w jego aparacie butla tlenowa jest wyczerpana. Marynarz utrzymywał, że próbując jej działania, nie słyszy charakterystycznego bulgotu!

Wówczas oficer oddał mu swój aparat, nakładając na siebie aparat rzekomo nieczynny. Marynarz wypróbował butle zamienioną, lecz oświadczył i tym razem, że butla nie działa. Wilis nie okazał najmniejszego zdenerwowania temi przerażającemi odkryciami i spokojnie oświadczył marynarzowi:

— All right! W mojej butli tlen również nie bulgoce, a przecież butla jest pełna. Bulgotania tlenu w tych warunkach nigdy nie usłyszycie".

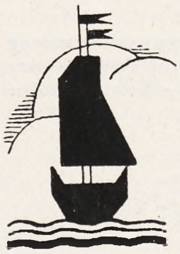
Zimna krew oficera uratowała załogę przed paniką, w tego rodzaju wypadkach, zawsze przyczyniającą się do pogłębienia grozy.

W 2 godziny i 10 minut po ukończeniu przygotowań do ucieczki, cała załoga stała już po kolana w wodzie. Dopiero po znacznym wysiłku wyważono klapę jednej z kamer, aby otworzyć drogę do ucieczki dwum marynarzom. Ciśnienie jednak było tak silne, że klapa zawarła się z powrotem. Wypadło czekać w tych okropnych warunkach na większy przypływ wody do wnętrza łodzi. Dopiero po następnej godzinie czekania, klapę otworzono już z większą łatwością. Po ucieczce pierwszych dwuch marynarzy, wydostało się czterech następnych. W ten sposób wydostali się na powierzchnię: steward Ah-Hai, chińczyk, boatsman Nagle, starszy marynarz Clarke, młodszy oficer Willis, bohater dramatu i dwu innych marynarzy. Na powierzch-

ni wody pośpieszyły im z pomocą natychmiast łodzie ratunkowe".

„Inne szczegóły tragedji znane są już Wysokiej Izbie. Od siebie dodam, zakończył lord Alexander, że oficer Willis zasługuje na najwyższą pochwałę, gdyż on jedynie przyczynił się głównie do uratawania tylu cennych istnień ludzkich i podtrzymał świetność tradycji marynarki brytyjskiej".

Z. CITHURUS



KRONIKA

Anglja

Potęga W. Brytanji rośnie

Do Londynu zawinął okręt podbiegunowy „Diskovery", którym w swoim czasie udała się do bieguna południowego ekspedycja kapitana Scotta. Obecnie „Discovery" powrócił do Anglji po 2 letnim pobycie w Antarktydzie.

Podczas tego czasu ekspedycja naukowa pod kierownictwem sira Douglasa Mawsona sporządziła mapy wybrzeży Antarktydy na przestrzeni 1.800 klm. oraz odkryła 7 nowych wysp, na których zatknięto flagę brytyjską.

Na wodach podbiegunowych wykryła ekspedycja olbrzymie ławice wielorybów.

Pływające laboratorjum

Wielkie stocznie angielskie w Chatham wykończyły budowę, najwspanialszego ze znanych dotąd, parowca do naukowych poszukiwań hydrograficznych.

„Chellenger" jest jednośrubowcem o pojemności brutto 3.000 ton i zasięgu morskim do 10.000 mil. Matką chrzestną parowca została córka ministra rolnictwa, miss Addison.

„Chellengera" spuszczono na wodę w ubiegłym miesiącu, ale ceremonja chrztu odbędzie się dopiero w sierpniu r. b. Statek uda się w pierwszą podróż oceaniczną w kierunku zachodnim, prawdopodobnie we wrześniu r. b.

Obecnie instalują na parowcu maszyny, urządzenia laboratorjum hydrograficznego i radjostację nadawczo-odbiorczą, która dla szczególnych zadań statku, będzie miała znaczenie zasadnicze.

Szybkość statków motorowych

Nowy statek motorowy handlowej flotyli angielskiej „Brytannic" z silnikami Diesla, odbył niedawno pierwszą podróż oceaniczną z Liverpoolu do Nowego Jorku.

Motorowiec, jako statek angielski tej klasy, osiągnął średnią szybkość rekordową, wynoszącą około 18 węzłów. Kapitan statku, p. Summers, zapewnia, że nie jest to jeszcze najwyższa szybkość, jaką może osiągnąć „Britannic". Rzeczywiście pamiętać należy, że w przeciwnieństwie do parowców turbinowych, statek z motorami Diesla nie może już w pierwszych podróżach wyciągać największej szybkości; taki statek musi, podobnie do automobilu, przejść okres t. zw. „przełamania się" gazolinowego. W tym okresie średnia szybkość nie może sięgać tego poziomu, który przychodzi dopiero później, po przejściu pewnej długości drogi.

Obecnie „Britannic" przeszedł już ową próbę „zgrania się" jego maszyn. Stąd kapitan Summers spodziewa się, że średnia szybkość statku, będzie sięgała 20 węzłów na godzinę.

Na emeryturę

Zgodnie z postanowieniem londyńskiego traktatu morskiego, skreślono z listy czynnych okrętów wojennych floty angielskiej, dwa pancerniki „H. M. S. Tiger" i „Marlborough", jako już wysłużone.

Oba pancerniki odbyły we wtorek 21 lipca rb. ostatnią podróż do Plymouth „H. M. S. Marlborough" przed przed odejściem na „wieczny odpoczynek", raz jeszcze odda usługi swej ojczyźnie: pancernik poddany będzie poważnym próbom, z których wyciągnięte zostaną wnioski techniczne, niezbędne przy budowie nowego pancernika tego samego typu.

Na „Marlborough" założono duże ilości „corditu", który następnie zostanie zapalony, aby przekonać techników o wytrzymałości płyt pancernych na eksplozję tej siły, co wybuch „corditu".

„Marlborough" i „Tiger" wybudowane zostały w roku 1912, a przydział w akcji wojennej otrzymały poraz pierwszy w końcu roku 1914. „H. M. S. Tiger" kosztował 2.000.000 f. szterlingów, a więc prawie (88.000.000 zł.). Statek uważany był przed 15-laty za najlepszy w świecie pancernik bojowy.

Kryzys w żegludze

Z powodu przesilenia powszechnego, ucierpiała również żegluga transportowa, morska i śródlądowa we wszystkich krajach. W żegludze mieszanej — morskiej i śródlądowej — kryzys daję się we znaki również statkom kanałowym.

Naprzykład flotylla w Manchesterze straciła około 100.000 f. szterl. na biletach pasażerskich i frachtach w czerwcu r. b., w stosunku do czerwca r. ub., bowiem wpływy statków kanałowych spadły z 683,809 do 592.886 funtów szterlingów.

„Nautilus" wyrusza

Jak donoszą z Devonportu, znajdująca się tam łódź podwodna „Nautilus", naprawiana jest bardzo pośpiesznie.

Podróżnik angielski sir Hubert Wilkins, mający w łodzi tej odbyć nieco ryzykowną wyprawę do bieguna północnego, spodziewał się ukończenia naprawy łodzi w ciągu lipca r. b., tak, aby łódź gotowa była do drogi w pierwszych dniach sierpnia. Istotnie, naprawa, zwłaszcza w ostatnich tygodniach, prowadzona była w tempie nawet gorączkowem; pracowano na trzy zmiany w ciągu wielu dni i nocy.

Z polecenia Wilkinsa zmieniono całkowicie armaturę i zainstalowano nowe cylindry, wprowadzono znaczne poprawki do przewodów wydechowych. W niedzielę, 19 lipca r. b. „Nautilusa" ściągnięto z doku suchego na wodę, gdzie prowadzone są poprawki zewnętrzne, oraz uzupełnienia w dziale maszyn wewnątrz statku.

Francja

Katastrofa s/s „France"

W pobliżu Latarni Ambrożego, u zewnętrzego wejścia do portu nowojorskiego, francuski parowiec transatlantycki, „France", wpadl wśród gęstej mgły na parowiec towarowy włoski „Carnia".

Wskutek zderzenia „Carnia" ma wybitą dziurę w bocznej ścianie przodu, na wysokości około 2 mtr. nad poziomem wody. „Carnia" odeszła do doków nowojorskich, a „France", który nie ucierpiał poważniej — odszedł w dalszą drogę do Europy. Zderzenie nie spowodowało wypadku z ludźmi.

Portugalja

Burza na Maderze

Przepływający w pobliżu Funchalu na Maderze, parowiec „Gaviao" wpadł w silną burzę.

Huragan uderzył w statek tak niespodziewanie dla niektórych podróżnych, spacerujących po pokładzie, zapewne dla wrażeń, że dwóch z pośród spacerowiczów zmiótł w morze.

Obu wyłowiły z wody holowniki parowe, przybyłe z pomocą zagrożonemu parowcowi wycieczkowemu.

Ameryka

Ćwierć miljarda za jeden okręt. Tyle kosztować ma „Britannia".

Jak wiadomo, stocznie w Clydebank budują największy w świecie parowiec

na zamówienie Towarzystwa Okrętowego Cunard Line.

O tym olbrzymie transatlantyckim dowiadujemy się kilku nowych szczegółów, mianowicie, że Cunard Line postanowiło dać mu nazwę „Britannia". Jakkolwiek nazwy wszystkich statków tego Towarzystwa mają końcówkę: „I A", np.: „Caledonia", „Acadia", lub „Columbia" — nazwa, którą ma otrzymać największy z olbrzymów pływających, nie jest rzeczą przypadku, bowiem „Britania" odegrać ma za lat 9, o ile los nie zrządzi inaczej, ważną rolę w histor ji „Cunarda", jako okręt mający świadczyć o wytrwałości rozwoju przedsiębiorstwa i potędze morskiej Anglików.

W r. 1940 linja obchodzić będzie 100-lecie swej egzystencji. Jej pierwszy statek z przed 100 laty, dziś zachowany już tylko w modelu, to „Britannia".

Uśmiech pobłażliwości i sentymentu zjawia się na obliczach oglądających „Britannię" z przed 100 laty. Jest to statek dwupokładowy, długości zaledwie 207 stóp, o pojemności 1.150 ton, z długim a chudym, czarnym, blaszanym kominem, przytroczonym do pokładu czterema prętami.

Statek ma dwa maszty żaglowe, stanowiące gwarancję dalszego ruchu na wypadek „zmęczenia się szalonej maszyny", poruszającej łańcuchami tryby dwóch bocznych zewnętrznych kół, z których każde uzbrojone było w 10 metalowych łopat do „brzechtania się" w w wodzie morskiej.

Taki parowy okręt był jednak z przed 100 laty czemś naprawdę imponującem. Jeśli maszyny nie odmawiały posłuszeństwa — statek mógł iść dokąd chciał; nawet pod wiatr, a przytem z szybkością, która przy sprzyjającym wietrze dochodziła do 6 mil morskich na godzinę (około 10 klm.).

„Britannia II", godna spadkobierczyni po 100 latach „Britannji I", liczy sobie 1.000 stóp długości, 73.000 ton pojemności, 3 wielkie propelery, z których środkowy — wprost olbrzymi. Kilkoro ludzi może stanąć wygodnie na każdem ze śmigieł propelera. Śruby, oczywiście pracujące pod wodą, mogą rozwinąć szybkość 30 mil na godzinę (około 45,5 klm.). Przy sprzyjającym wietrze szybkość ta zwiększa się oczywiście. „Britannia", budująca się w Clyde, kosztować ma około 5.000.000 ft. szterl. to jest przeszło ćwierć miljarda złotych.

1.200.000 podróżnych w porcie nowojorskim

„The Marine Age" podaje, że w ciągu roku 1930 przez port nowojorski przewinęło się na parowcach oceanicznych, utrzymujących komunikację z portami zagraniczemi — 1.205.647 podróżnych.

W roku 1929 frekwencja osób wyjeżdżających zagranicę lub przybywających stamtąd, wykazała 1.150.165 osób, t. j. o 55.482 podróżnych mniej.

Wszyscy nad morze!

Czem jest powietrze morskie dla organizmu ludzkiego, mówi swym rodakom językiem bardzo przekonywującym lekarz angielski, dr. Anderson, szef Urzędu Zdrowia w Doncaster, członek Rady Głównej Instytutu Hygjeny w Londynie.

Dr. Anderson pisze, że żaden wydatek poniesiony dla pobytu nad morzem, nie będzie zmarnowany. Koszt zwróci w innej postaci, z dużemi odsetkami, przypływ sił duchowych i fizycznych — nieodzowny kapitał każdego, pragnącego żyć.

— „W naszych warunkach — pisze dr. Anderson — wystarczy każdemu parę szylingów na przejazd koleją i nieco fatygi spaceru pieszego, aby znaleźć się w ożywionej atmosferze morza".

To mówi lekarz, członek społeczeństwa nawskroś morskiego, któremu — zdawałoby się — nie potrzeba już mówić o morzu i jego wartościach.

Nic dziwnego zatem, że w Polsce, gdzie tak mało jeszcze rozumie się znaczenia morza dla państwa i społeczeństwa, tematy morskie powinny być obowiązkiem każdego publicysty, organów władz, akcji propagandowej i wszystkich, którzy mają coś do powiedzenia swemu społeczeństwu.

Jeszcze jedna z przyczyn kryzysu w żegludze

Ogólny kryzys gospodarczy nie oszczędził, jak wiadomo, również światowego transportu i żeglugi. Z dotychczasowych obliczeń wynika, że — lepszy od roku 1929, pod względem ruchu pasażerskiego rok 1930 będzie zapewne znacznie lepszy od roku bieżącego, zapowiadającego się poprostu źle.

Pouczające również dla naszej młodej żeglugi morskiej, uwagi o niektórych przyczynach kryzysu, znajdujemy w czasopiśmie „Merchant Marine Bulletin", organie Urzędu Morskiego Stanów Zjednoczonych. Prezes tego Urzędu, T. V. O. Connor, pisze o tem między innemi:

„Szeroko uznawanym faktem pozostaje, że przemysł transportowy jest dziedziną gospodarczą, w której powrót do stanu normalnego w okresie depresji powszechnej, odbywa się bodaj najpóźniej. Pamiętając o tem, nie możemy oprzeć się pewnym poglądom pesymistycznym na sprawę poprawy w przemyśle żeglugowym. Takie stanowisko wydaje się tembardziej usprawiedliwione, że mimo przejawiającego się tu i owdzie polepszenia sytuacji w gospodarstwie narodowem, nie widzimy, aby poprawa była dość szybka i trwała.

„Jest wszakże pewien środek znajdujący się zresztą w rękach samych obywateli amerykańskich, zarówno przedsiębiorców okrętowych, jak podróżnych. Jest nim poczucie własnych sił i możności. Z jednej strony sprowadza się on do umiejętności skierowania większej uwagi podróżnych amerykańskich w stronę ich własnej floty narodowej, z drugiej zaś, czynnego poparcia tej floty przez odbywanie podróży wszędzie tam, gdzie jest to możliwe na okrętach pod flagą amerykańską.

„Tysiące obywateli amerykańskich, często niewiadomo dlaczego, podróżoje na okrętach obcych, pogłębiając depresję w kraju własnym.

„Należy jednocześnie przypomnieć, że na podstawie Ustawy Jones - White, amerykańska flota oceaniczna została całkowicie zmodernizowana. Chodzi więc tylko o większe poparcie ich przez własnych obywateli.

„Jeśli miljony dolarów wydawane przez obywateli amerykańskich w ręce zagranicznych linji okrętowych, pozostawimy w kasach przedsiębiorstw amerykańskich — nasza żegluga morska wyjdzie ze stanu odrętwienia".

Wystawa morska w Katowicach

Liga Morska i Kolonjalna okręg w Katowicach ul. Plebiscytowa L : 1, tel: 21-20 podaje do publicznej wiadomości, że zamierza urządzić we wrześniu br. propagandową „WYSTAWĘ MORSKĄ", w Katowicach.

Pokaz ten mieć będzie wybitne znaczenie dydaktyczne dla młodzieży i mieszkańców tut. okręgu.

Celem uzyskania jaknajwiększej ilości odpowiednich eksponatów związanych z polskiem morzem, wybrzeżem i żeglugą — Liga Morska zwraca się do ogółu społeczeństwa z prośbą o liczne zgłoszenie takich przedmiotów na Wystawę, które przyczynią się do spopularyzowania idei naszego morza i łączących się zagadnień. Najbardziej pożądane są ładne plastyczne modele, mapy, wykresy, fotografje, wzory i t. p. jak również pewne przedmioty (jako wzory) naszego eksportu morskiego, przemysłu rybackiego, transportu żeglugowego, sportu wodnego etc.

Zainteresowane Urzędy, Wydziały, Szkoły, Instytucje, Organizacje i t. d. powinny zwracać się do Ligi Morskiej i Kolonjalnej pod podanym adresem.

Nowe Koła Komitetu Floty Narodowej

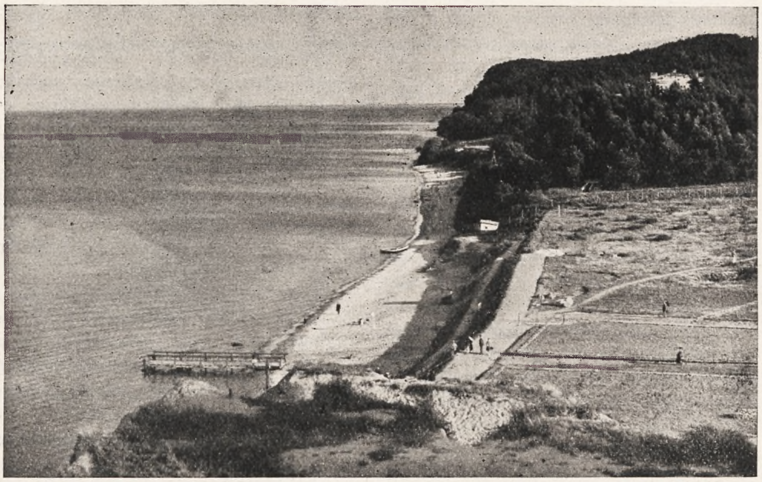
W czerwcu b. r. Wydział Wykonawczy Komitetu Floty Narodowej zatwierdził 7 nowych kół na prowincji.

Zgon admirała

Przed kilku dniami zmarł w domu swym w Danmoorhouse, w Heckfield, kontr-admirał Wilfried Allan Egerton, przeżywszy lat 50.

Jako komandor — Egerton brał udział w bitwie pod Jutlandją, gdzie odznaczył się w roku 1915.

GDYNIA — MIASTO PORTOWE



Las Redłowski

W Europie Zachodniej przeminął już dawno okres tworzenia nowych miast. Zadziwiającym wyjątkiem, sławnym dziś na cały świat, jest budowa Gdyni. Wielka decyzja Rządu Polskiego i władz ustawodawczych założenia Portu Gdyńskiego, a więc zarazem Miasta Portowego, została ogłoszona ustawą z dnia 23 września 1922 r. o budowie portu w Gdyni.

Jak dalece decyzja ta była słuszną, opartą na faktycznej potrzebie stworzenia dla Państwa Polskiego drugiego — oprócz Gdańska — okna na świat, zależnego wyłącznie od władz polskich, dowodzi rozwój tego portu i postępujący za nim rozwój miasta. Jest on niezmiernie interesujący, ponieważ pokazuje w praktyce powstawanie nowoczesnego, dużego osiedla miejskiego w fazach miesięcznych, równających się wieloletnim fazom rozwojowym innych miast w Europie.

Oto kilka charakterystycznych danych:

Ludność.

Gdynia, wieś rybacka liczyła w roku 1913 za czasów okupacji niemieckiej wraz z gm. Oksywie ca 300 mieszk.

Gdynia, wieś rybacka liczyła w lutym 1920 r. w chwili powrotu do Polski wraz z gm. Oksywie i obsz. dworsk. Kamienna Góra i Grobówko ca 2500 mieszk.

Gdynia, wieś rybacka liczyła we wrześniu 1922 r. w chwili wydania ustawy o budowie portu w Gdyni ca 2560 mieszk.

Gdynia, miasto portowe, uznane w r. 1929 jako miasto wydzielone liczyło w dniu 31 stycznia 1931 r. ca 44.885 mieszk. z czego przypada 5480 mieszkańców na Gminę Chylonja, która tak jak Oksywie, Grabówko i Kamienna Góra została dodatkowo w czerwcu 1930 r. włączona w granice administracyjne m. Gdyni.

Obszar.

Gdynia miasto obejmuje obszar administracyjny 2219 ha, który wkrótce zostanie znacznie powiększony, aby stworzyć fundament pod t. zw. Wielką Gdynię.

Cyfra 2219 ha. nie odźwierciadla rozmachu, trzeba bowiem dodać, że prace rozbudowy obejmują także t. zw. strefę interesów mieszkaniowych Gdyni t. zn. ogółem obszar 17218 ha.

Rozbudowa.

Rozbudowa miasta Gdyni, szczególnie w ostatnich dwóch latach, przybrała nadzwyczajne tempo, co było koniecznością, ponieważ port rozwinął się tak szybko, że miasto było zmuszone wytężyć wszystkie siły, aby jego potrzebom dorównać.

Ulice i ogrody.

Miasto posiada dziś pierwszorzędnie zbudowane ulice. Wybudowano 14,5 klm. ulic, t. j. 73.886 m. kw. jezdni kostką granitową i asfaltem i 30.102 m. kw. chodników płytami betonowemi.

Zarazem upiększono miasto promenadami, ogródkami i kwietnikami na obszarze 24.800 m. kw.

Wodociągi i kanalizacje.

W ostatnich dwóch latach utworzono Miejski Zakład Wodociągów i kanalizacji, który wybudował podwójny system kanalizacyjny, sanitarny i deszczowy i to 22400 mb. kanałów sanitarnych, 5470 mb. kanałów deszczowych. Kanalizacje obsługuje stacja pomp i stacja oczyszczania ścieków systemu Imkoffa, jedna z najlepszych w Europie.

System wodociągowy obejmuje dwie stacje pomp o wydajności 1200 i 2400 m^3 na dobę oraz basen wielkości 2500 m^3 i posiada wykonanych 36100 mb. rurociągów.

Gazownia miejska jest w budowie.

Elektryfikacja.

Miasto posiada dobrze rozbudowaną sieć elektryczną. Działalność Miejskich Zakładów w Gdyni rozciąga się na całą strefę interesów mieszkaniowych. Dotychczas wykonano ca 30 klm. sieci niskiego napięcia, 8 klm. sieci wysokiego napięcia, wybudowano jedną centralną stację rozdzielczą i 8 stacyj transformatorowych.

Budynki.

W 1920 roku posiadała Gdynia 12 rządowych, 7 komunalnych i 312 prywatnych budynków, obecnie ma ona 38 rządowych, 12 komunalnych i 800 prywatnych domów. Pojęcie o szybkim rozwoju budownictwa będziemy mieli wówczas, jeśli zważymy, że równocześnie wielkość budynków wzrosła z wiejskiej na wielkomiejską i że większa część zabudowy przypada na czas od 1928 r.



Port gdyński — basen Marszałka Piłsudskiego

Z gmachów wzniesionych w Gdyni godne są wyliczenia: Dworzec kolejowy w stylu kaszubskim, który w najbliższym czasie zostanie powiększony. Urząd Pocztowy i Telegraficzny, reprezentacyjny gmach, będący pod względem technicznych urządzeń wewnętrznych jednym z pierwszych w Europie, dalej piękne budynki Banku Gospodarstwa Krajowego, Banku Polskiego, Państwowego Banku Rolnego, Starostwa Grodzkiego, Urzędu Morskiego, Szkoły Morskiej, Instytutu dla Handlu Morskiego i Techniki Portowej, Szkoły Powszechnej, (gimnazjum w budowie), PP. Żeglugi Polskiej, Polskiego Instytutu Meteorologicznego, Hotelu Robotniczego i t. p.

Miejska komunikacja.

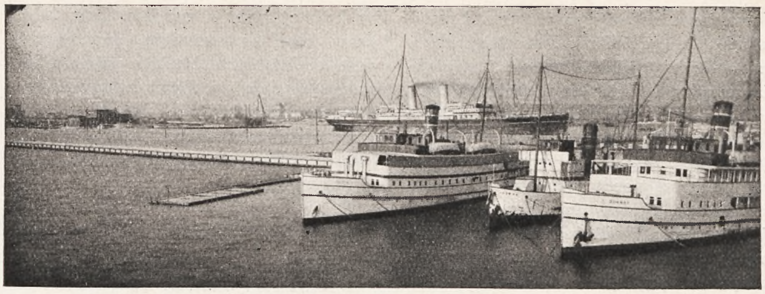
Problem komunikacyjny w Gdyni doznał tymczasem rozwiązania przez utworzenie miejskiego przedsiębiorstwa komunikacyjnego (M. T. K. sp. z o. o.), które postawiło komunikację autobusową na bardzo wysokim poziomie. W najbliższym czasie nastąpi dalsze rozszerzenie komunikacji Miejskiej przez wprowadzenie trolleybusów, najnowocześniejszego środka dla komunikacji miejskiej i podmiejskiej na dobrze utrzymanych drogach.

Plany na najbliższą przyszłość.

Opracowany jest szczegółowo trzyletni plan dalszej rozbudowy miasta i okolic Gdyni, wchodzący w sferę jej interesów mieszkaniowych, a więc dalsza rozbudowa ulic, bulwarów, kanalizacji, wodociągów, sieci elektrycznej i budynków, jak szkół, szpitali, łaźni, wielkiej rzeźni miejskiej i eksportowej, hali targowej, ratusza i t. p.

W opracowaniu jest projekt utworzenia na obszarze przyszłej t. zw. Wielkiej Gdyni letniska-kąpieliska o charakterze użyteczności publicznej, któreby obejmowało tereny nadbrzeżne Kamiennej Góry, Redłowa i Orłowa.

Port Gdyński jest duszą Gdyni. Dzięki niemu Gdynia żyje i rozwija się. Jego rozwój jest tematem dla siebie i stanowi treść wielkiej ilości artykułów i broszur, dlatego traktuje go się na tym miejscu w skrócie. Podkreślić trzeba herkulesową pracę, która w ciągu czterech ostatnich lat postawiła Port Gdyński w rzędzie takich portów jak Szczecin, przy równoczesnem rozwoju portu Gdańskiego, który za czasów przynależności



Statki pasażerskie „Żeglugi Polskiej"

do Niemiec powoli zamierał, a który obecnie wykazuje znacznie wyższe cyfry ruchu portowego, aniżeli przed wojną światową.

Wieś rybacka Gdynia wogóle portu nie miała. Teraz w miejscach, gdzie się przelewały fale morskie jest naniesiona ziemia i mola betonowe wysuwają się naprzód, w ląd stały wkopano wielkie baseny. Głębokość portu dochodzi do 12 mtr. jest ona zatem wystarczająca dla wielkich statków transoceanicznych. Powstały składy, hangary, dźwigi i powstała ogromna sieć kolejowa, aby zadość uczynić wymogom przeładunku z lądu na morze i odwrotnie, aby dowozić i odwozić ładunek i pasażerów.

Praca wre dalej, bagruje się nowe baseny i kopie się olbrzymi kanał portowy.

Port nie zamarza — wyjątek stanowiła ostra zima 1929 r. kiedy zamarzły wszystkie porty bałtyckie. Jego nowoczesne urządzenia opanowują wymogi jakie stawia ruch portowy.

Istotna wartość ekonomiczna portu odźwierciadla się w jego ruchu portowym. Frapujące są skoki wzwyż tego ruchu.

Import obejmuje m. in. przeważnie złom, wysoko procentowane szwedzkie rudy żelazne, tomasynę, saletrę wapniową, ryż surowy, w ostatnich czasach bawełnę, eksportuje się węgiel, koks, drzewo, cukier, cynk surowy, bekony, artykuły spożywcze, jak: wędliny, drób bity, masło, jaja, pozatem manufakturę, obuwie oraz wiele innych artykułów wysokowartościowych.

Gdynia jako centrala turystyczna.

Gdynię zwiedza corocznie wielka ilość turystów krajowych i zagranicznych. Jest ona naturalną centralą turystyczną jako węzeł komunikacyjny morski, kolejowy i szosowy. Jest ona bramą wjazdową do Polski na linji Gdynia-Bydgoszcz (regaty) — Warszawa lub Poznań, Katowice-Kraków-Zakopane lub Krynica i odgałęzienia tejże do Wilna, Puszczy Białowieskiej (polowania) oraz bramą wyjazdową z Polski do Państw Bałtyckich i wogóle w świat.

W sezonie turystycznym od 1 maja do 15 października uruchomiona jest świetna komunikacja *lokalna:* co kilkanaście minut kursują pociągi między Gdynią—kąpieliskiem Orłowem — Gdańskiem, Gdynią-Redą-Wejherowem oraz kilka pociągów do Pucka. Ponadto uruchomioną jest stała komunikacja *luksusowemi autobusami i autokarami* (M. T. K. w Gdyni) do Jastrzębiej Góry, najpiękniejszej plaży polskiej—godzinna jazda, — do Orłowa — 10 minut i Zoppot — 20 minut — oraz urządzone są codzienne wycieczki kilkugodzinne i całodniowe w okolice t. zw. Szwajcarji Kaszubskiej w rejon Kartuzkich i Kościerzyńskich wzgórz, jezior, lasów i łanów.

P. P. Żegluga Polska w Gdyni uruchamia w tym czasie stałą komunikację przybrzeżną parowcami „Wanda", „Jadwiga", „Hanka" i „Gdańsk" na półwysep Hel do miejscowości kąpieliskowych Hel i Jastarnia, do Orłowa, Zoppot i Gdańska i urządza wycieczki swojemi statkami „Gdańsk" i „Gdynia" do Państw Bałtyckich: Danji, Szwecji i t. d.

W Gdyni są następujące instytucje ważne dla turystyki: *Oddział Turystyczno-klimatyczny Magistratu m. Gdyni, tel.:* 1404, 1405, 1406.

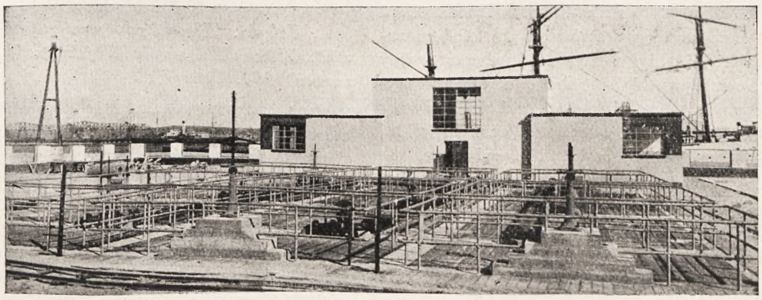
Gdański Związek Propagandy Turystycznej, biuro w Magistracie m. Gdyni, tel. jak wyżej.

P. P. Żegluga Polska w Gdyni—tel. 1030, 1031, 1032, 1033 — tel. przystani pasażerskiej — 1610.

Miejskie Towarzystwo Komunikacyjne — M. T. K. sp. o. o. — autobusy Szosa Gdańska — tel. 1149.

Gdynia — Kamienna Góra miejscowość letniskowo-kąpieliskowa.

Gdynia posiada w bezpośredniem pobliżu właściwego miasta bardzo dobre warunki letniskowo-kąpieliskowe i dlatego kipi w niej latem życie sezonowe. Mamy na myśli *Kamienną Górę, willowe przedmieście Gdyni,* rozłożone malowniczo wśród wzgórz między właściwem miastem a wspaniałym lasem Re-



Stacja oczyszczania ścieków

dłowskim, stanowiącym rezerwat i przyszły Nadbałtycki Park Narodowy. Okolica obfituje w piękne widoki i udostępnia urządzenie bliskich i dalekich *spacerów*. Zatoka Gdyńska jest spokojna i daje świetną *kąpiel* dla osób nie lubiących silnej fali. Woda mimo stosunkowej bliskości portu jest czysta, ponieważ kierunek prądu nie dopuszcza zanieczyszczenia i ponieważ policja portowa pilnuje surowo przestrzegania przepisów higjeny.

Dom Zdrojowy wzniesiony w roku 1929 przez I. Polskie Tow. Kąpieli Morskich posiada *ciepłe kąpiele* różnego gatunku.

Piękna piaszczysta *plaża* daje świetny wypoczynek.

Łodzie, żaglówki, ślizgowce i zorganizowane objazdy po porcie stanowią miłą rozrywkę.

Gdynia posiada wśród polskich kąpielisk morskich *najlepsze* warunki *mieszkaniowe, aprowizacyjne, komunikacyjno-turystyczne*, sportowe, i *rozrywkowe* jak kina, dancingi, dobre restauracje i t. p.

Promenada nadbrzeżna, pomost, zakłady kąpielowe, ogrody kuracyjne przy Hotelu Kaszubskim i plaża przy Domu Zdrojowym są miejscami spotkań gości sezonowych.

W miesiącach czerwcu, lipcu i sierpniu odbywają się stale koncerty *orkiestry sezonowej*.

Podkreślić należy niedoceniany dotychczas szczególny urok jesieni nad morzem w liściastem zalesieniu przepięknej okolicy Gdyńskiej. Jesień jest ciepła, słoneczna i spokojna.

Kąpiele i powietrze morskie, zasilane ozonem Lasów Redłowskich, posiadają ogólnie znane *właściwości wzmacniające organizm* oraz działają leczniczo, szczególnie na lżejsze choroby serca, nieżyt górnych dróg oddechowych, osłabienie nerwowe, otyłość i skazę kwasu moczowego, skłonność do zaziębień u dzieci i młodzieży z konstytucją ociężałą i obfitszą podściółką tłuszczową, niedokrwistość i blednicę, gościec w lżejszej postaci, zaburzenia w miesiączkowaniu.

Sezon letniskowy trwa od 15 maja do 30 września.

Taksa kuracyjna wynosi od osoby za pobyt do 14 dni zł. 15,—ponad 14 dni zł. 20.—, przyczem każdy dalszy członek rodziny (rodzice, dzieci, pasierby) opłaca tylko połowę wysokości taksy. Lekarze, dzieci do lat 10-ciu i służba domowa są od opłacania taksy kuracyjnej zwolnieni. Urzędnicy państwowi i wojskowi korzystają ze zniżek. W zamian za opłatę taksy kuracyjnej obniża się podatek hotelowy do minimalnej wysokości 3 proc.

Wszelkich informacyj udziela Oddział Turystyczno-klimatyczny Magistratu m. Gdyni.

Ważniejsze hotele i pensjonaty.

Położone nad morzem: pensjonat Victorja Regia, otwarty cały rok, Różany Gaj, otwarty w sezonie, Dom Zdrojowy—hotel — restauracja, dancing, kąpiele ciepłe, Hotel Polska Riviera, restauracja, dancing, Hotel Kaszubski, restauracja, dancing.

Pozatem ca 100 will na Kamiennej Górze, otwartych w sezonie jako pensjonaty.

Położone w śródmieściu: BHotel Centralny, Hotel Starogdyński, Hotel Słupski.

Gdynia jako centrala sportowa.

Rozwój Gdyni w kierunku sportowym dopiero się ropoczyna. Corocznie odbywają się konkursy hippiczne, urządzane przez Pomorskie Towarzystwo Hodowli Koni, w których biorą udział jeźdźcy olimpijscy, pozatem Międzynarodowe zawody pływackie i tennisowe, biegi i t. p. W budowie są place tennisowe, wielki stadjon i strzelnica, położone przepięknie nad morzem między Kamienną Górą a Lasem Redłowskim. Pomorskie Towarzystwo Hodowli Koni zamierza w bliskim czasie przystąpić do założenia placu wyścigowego.

W Gdyni będą się w przyszłości rozgrywać różnego rodzaju zawody międzynarodowe na lądzie jak i na morzu. Gdynia będzie jedną z propagandowych central sportowych Polski. Atrakcje sportowe mają na celu przyciągnąć letników i turystów zagranicznych, jakoteż krajowych, uczynić im pobyt interesującym, utrwalić i rozszerzyć wykorzystanie Gdyni, będącej jednem z najważniejszych punktów propagandowych Polski o znaczeniu ogólno-państwowem, także i pod tym względem.

Połączenie turystyki, sportów lądowych i morskich z letniskiem-kąpieliskiem, na stosunkowo niewielkim obszarze, posiada szczególny urok i doskonale widoki powodzenia.



Gdynia, ul. 10 Lutego

Książki nadesłane

Kmdr. ppor. dypl. R. Czeczott „Obrona Wybrzeża" Warszawa 1931 r. Wojskowy Instytut Naukowo - Wydawniczy str. X. + 200. Cena 8.50 zł.

Pierwszorzędnego znacznenia to zagadnienie obrony ujął w formie naukowego opracowania Kmdr. ppor. dypl. Rafał Czeczott p. t. „Obrona Wybrzeża".

Praca podzielona jest na 7 części:

1) wojna rosyjsko-japońska 1904-1905 r. 2) działania pod Dardanelami podczas wojny światoyej 3) obrona zatoki Fińskiej i Ryskiej podczas wojny światowej, 4) organizacja obrony wybrzeża Flandrji, 5) organizacja obrony wybrzeża włoskiego podczas wielkiej wojny, 6) napady na wybrzeża, 7) współczesne rozwiązanie zadania obrony wybrzeża.

Pierwsza z tej dziedziny praca w naszej literaturze wojskowej powinna obudzić zainteresowanie w pierwszym rzędzie sfer wojskowych, zwłaszcza marynarki wojennej oraz, ze względu na ciekawy temat i przystępne ujęcie, wszystkich, których obchodzi sprawa obrony własnego wybrzeża.

Książkę zaopatrzono w tablice składu sił morskich państw wojujących, listę strat jednostek bojowych oraz wiele szkiców, doskonale obrazujących treść tej pożytecznej a doskonale opracowanej książki.

A. Zaleski, „Krótki podręcznik pływania". Główna Księgarnia Wojskowa. Warszawa 1931. Cena 1 zł.

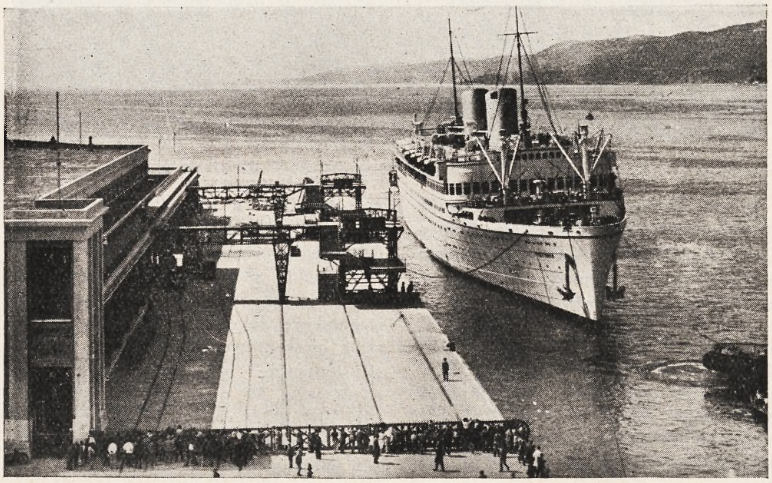
Przy nauce pływania dużą pomocą są odpowiednie podręczniki, jeden z nich ukazuje się obecnie na rynku księgarskim, pióra inż. Zaleskiego pod powyższym tytułem. Nazwisko autora, znanego pioniera sportu pływackiego, mówi za siebie i już przesądza poniekąd o wartości podręcznika. W podręczniku tym, ujętym niezwykle popularnie, autor omawia urządzenie taniej pływalni, naukę

i styl pływania, zasady zaprawy, skoki, zawody, a wreszcie ratowanie tonących. Jest on zwolennikiem crawla, przeciwnikidem zaś żabki, uważając ją słusznie za wadliwy sposób pływania. To też w omawianej pracy prawie wyłącznie uwzględniony jest crawl. Na końcu książki podano przepisy, co do ratowania tonących. Uzupełnia ją 23 rysunki. Zarówno przystępny wykład, oparty na najnowszych wiadomościach i bogatem doświadczeniu autora jak i niska cena podręcznika (1 zł.) sprawiają, że powinien on zaleźć się w rękach jak najszerszych warstw mieszkańców miast i wsi, tem bardziej, że sport pływacki posiada znakomite właściwości higjeniczne, wspaniale rozwija mięśnie, płuca i serce oraz jest niejako wstępem do innych sportów jak wioślarstwo, żeglarstwo i t. p. Wspomnieć również należy o wysokiej wartości społecznej pływania, jako środka ratowniczego w wypadkach tonięcia.

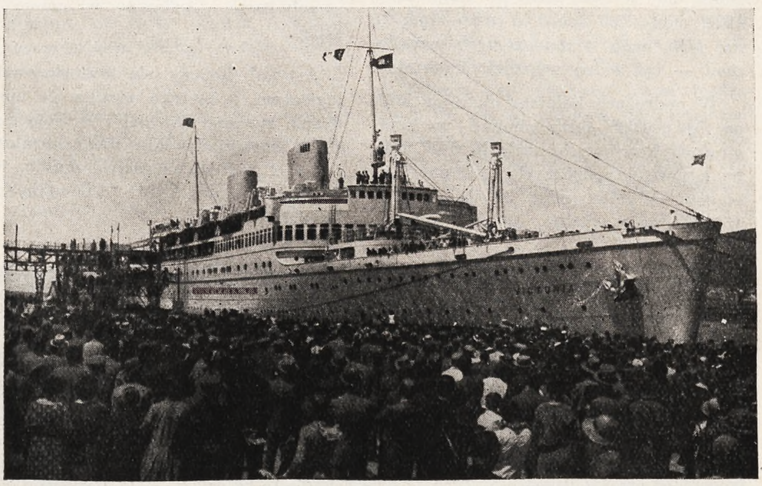
Wielki Ekspres Europa-Egipt.

Dnia 27-go czerwca r.b. nowy wielki motorowiec „VICTORIA" należący do Towarzystwa Okrętowego LLOYD TRIESTINO, odbył swą uroczystą inauguracyjną podróż z Triestu do Aleksandrji. Od tej daty została otwarta regularna komunikacja ekspresowa między Europą i Egiptem.

Luksusowy okręt motorowy „Victoria" o pojemności 14,200 ton, rozwija szybkość 21 węzłów i wyposażony jest we wszelkie urządzenia, stanowiące najnowsze zdobycze techniki morskiej, które dają podróżnym wszystkie wyszukane wygody i gwarantują bezpieczeństwo.



Eksrpresowy motorowiec „Victoria" Lloydu Triestino kursujący na linji Europa—Egipt.



Inauguracyjny odjazd M/S „Victoria" z portu Triesteńskiego.

Ta nowa linja morska, stanowiąca bezprzecznie najwygodniejszą i najszybszą komunikację między Europą a Egiptem (przejazd z Brindisi do Aleksandrji trwa 39 godzin), będzie cieszyć się zasłużonem powodzeniem, jak zresztą i inne linje dotychczasowe w kierunkach na bliski i daleki wschód, obsługiwane przez Lloyd Triestino.

Szczegółowych informacyj w sprawach podróży do Grecji, Turcji, Palestyny, Egiptu, Indyj i Dalekiego Wschodu udziela BIURO REPREZENTACJI NA POLSKĘ—Warszawa ul. Święto-Krzyska Nr. 25, tel. 605-10.

BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI MORSKIEJ



Morze podczas wichru

Urząd Rejestracji Ludności Stanów Zjednoczonych opracował ciekawą statystykę wypadków śmiertelności, ilustrującą przejrzyście bezpieczeństwo w podróży na ziemi, wodzie i w powietrzu.

Prawo wielkich cyfr opowiada się w tym wypadku na korzyść bezpieczeństwa żeglugi wodnej, w każdym razie w odniesieniu do floty handlowej. Stanów Zjednoczonych, gdyż statystyka amerykańska nie obejmuje innych krajów.

Zestawienia statystyczne omawiane są obszernie przez prasę amerykańską, zwłaszcza czasopisma morskie. W jednem z nich znajdujemy niezmiernie ciekawe szczegóły, oświetlające kwestję bezpieczeństwa w podróży. Czytamy tam, że w Stanach Zjednoczonych są jeszcze ludzie, *uważających podróż wodą za przedsięwzięcie ryzykowne*. To jest przyczyną, że wielu jeszcze amerykanów odmawia sobie przyjemności podróżowania okrętem, wyrażając w ten sposób nieufność własnej flocie narodowej. Amerykańska prasa morska wytyka owym defetystom ich dziwactwo, a jako argumenty silne podaje, że żaden bodaj środek lokomocji nie zapewnia takiego procentu bezpieczeństwa, co właśnie parowiec morski. Dla przykładu przytacza się pozycje statystyki, która, jakkolwiek odnosi się tylko do Stanów Zjednoczonych, nie odbiega zapewne od rzeczywistości i w innych krajach.

Nierzadko czytamy w dziennikach o katastrofach autobusowych; o tem, że autobus zarzucił i spadł z nasypu lub, chcąc uniknąć starcia z innym wozem, wpadł na drzewo, rozbił się, zabijając kilkanaście osób; że z powodu defektu w silniku, spadł samolot pasażerski, roztrzaskał się i zapalił, powodując *straszną śmierć w płomieniach* prawie wszystkich podróżnych.

Wedle Statystyk amerykańskich, w roku 1929 *samochody zabiły około 30.000 osób*, to jest o 790 proc. więcej jak w roku 1928, a rok 1930, jeszcze nie obliczony, zapowiada około 100 ofiar dziennie komunikacji automobilowej. Zestawienia cyfrowe z lat poprzednich wykazują, że nieszczęśliwe wypadki samochodowe zakończane śmiercią, wzrastają procentowo szybciej od przyrostu ludności i przyrostu taboru samochodowego. W ciągu lat 10, od roku 1917 do 1927, na każdą osobę zabitą przez samochód, przypadało 933 pojazdy mechaniczne.

Statystyka wypadków śmiertelnych w komunikacji lotniczej przedstawia się jeszcze smutniej; na 580.000, podróżnych samolotów komunikacyjznych, zabiło się w podróżach w ciągu roku 1928, około 400 osób. Wynika ztąd, że *na 1450 osób przewiezionych samolotami* — był jeden wypadek śmiertelny.

W podróżach kolejami w roku 1927, na 840.000.000 osób, śmierć w katastrofach kolejowych znalazło 5422 osoby z pośród podróżnych i obsługi pociągów. Wynika ztąd, że na każde 154.929 osób, jedna ginęła śmiercią nienaturalną. W roku 1928 ginęło w katastrofach kolejowych w Stanach Zjednoczonych 5106 osób na 798.000 podróżnych przewiezionych, zatem jedna osoba na 136.703 przewiezionych.

Stan bezpieczeństwa pogorszył się więc w stosunku do roku poprzedniego. Przeciętnie biorąc, w ciągu 10 lat sprawozdawczych *koleje amerykańskie zabijały 1 podróżnego* na 201.590 osób przewiezionych.

Przejdźmy teraz do statystyki wypadków w podróżach morskich. Wyniki statystyki stanowić mogą słusznie bezsprzeczną zachętę: okazuje się, że od dnia 1 lipca 1926 roku, do dn. 1 lipca 1927 roku, okręty amerykańskie kontrolowane przez Służbę Inspekcyjną Departamentu Handlu, przewiozły 340.000.000 podróżnych. Z tej olbrzymiej liczby na nieszczęśliwe wypadki, zakończone śmiercią, statystyka potrąca tylko 48 jednostek. A więc na 7.083.334 podróżnych przewiezionych przez parowce morskie, tylko jeden podróżny zginął śmiercią nienaturalną.

W ciągu roku fiskalnego, kończącego się w dniu 30 czerwca, 1929 roku, okręty zbadane przez Urząd Inspekcyjny przewiozły 329.000.000 podróżnych. Z liczby tej utonęło tylko 86 osób, a więc jedna na 3.826.000 przewiezionych. Od roku 1918 przeciętna wykazuje jeden wypadek śmiertelny w katastrofach morskich, na 4.104.642 podróżnych przewiezionych. Przyjąć należy jednak, że do wypadków śmiertelności na morzu, zaliczono również samobójstwa popełniane w czasie podróży.

Artykuł kończy się wnioskowaniem logicznem, z którego wynika, że uprzedzenia żywione dawniej i w dużym stopniu usprawiedliwione niedoskonałością techniki podróży morskich, dziś — wobec wymownych cyfr — powinny całkowicie zniknąć.



Widok morza z Kamiennej Góry

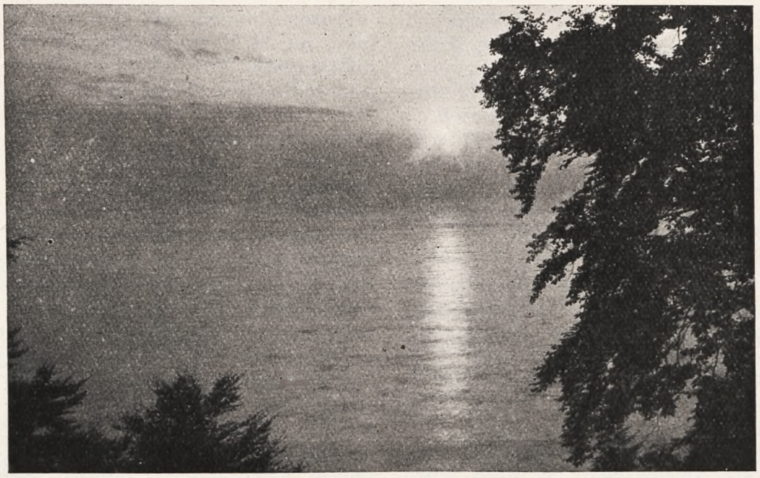
EKSPORT RYB MORSKICH

Powolna i systematyczna rozbudowa naszego rybołóstwa morskiego, powodującego w konsekwencji zwiększenie połowów, mimowoli wzbudza coraz żywsze zainteresowanie na rynkach zagranicznych polskiemi rybami zwłaszcza w tych państwach, które dla wielu przyczyn od siebie niezależnych zmuszone są artykuł ten importować z zagranicy. Niestety, Polska, sama sprowadzająca stale duże ilości ryb morskich, nie jest jeszcze dostatecznie przygotowana nawet do zaspokojenia własnych potrzeb, tem mniej do zorganizowania stałego eksportu.

Dane statystyczne omawiające wywóz stwierdzają wprawdzie obok przywozu eksport „ryb morskich", jednakże wywóz ten jest bardzo często pozorny (via Gdańsk do Polski) względnie w ostateczności dotyczy małych partyj niektórych tylko gatunków ryb. Mylne bardzo często poglądy na tę sprawę wyjaśniają poniższe uwagi Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Eksport ryb suszonych nie istnieje u nas wcale, istnieje natomiast eksport ryb wędzonych, jednakowoż w niewielkim tylko stopniu, ze względu na to, że wędzarnie polskie na wybrzeżu nie odpowiadają nowoczesnym wymaganiom technicznym. Również dla braku większych kapitałów, odpowiedniej organizacji i stosunków handlowych, wędzarnie nasze są zupełnie nieprzygotowane do podjęcia eksportu na wielką skalę. To też mimo, że gdyńskie wędzarnie przetwarzają około 25 proc. połowów ryb morskich, produkcja ich służy prawie wyłącznie do zaspokojenia potrzeb rynku lokalnego i krajowego.

Dotychczaswy wywóz ryb morskich obejmuje jedynie ryby świeże, przeważnie wysokowartościowe, jak: łososie, i węgorze. Wywóz ten przedstawiał się w ostatnich latach następująco:



Pierwszy promień jutrzenki nad morzem

Wywóz ryb świeżych

Rok	ŁOSOSIE		WĘGORZE	
1926	125.000 kg.	951 000 zł.	40.000 kg.	147.000 zł.
1927	211.000 „	1.585.000 „	119.000 „	510.000 „
1928	305.000 „	2.517.000 „	45.000 „	219.000 „
1929	191.000 „	1.604.000 c	93.000 „	456.000 „

Prawie cały wywóz ryb świeżych kieruje się do Gdańska, który jest jak dotychczas największym odbiorcą polskich połowów morskich. Gdańsk zakupuje prawie cały połów łososi (od 85 do 90 proc.), węgorzy 30 proc., flonder 50 proc., dorszy 40 proc., śledzi 50 proc., szprotów 40 proc. Część sprowadzonych ryb służy do zaspokojenia spożycia na rynku lokalnym W. M. Gdańska, większość jednak wywożona jest w stanie świeżym lub też przerobiona (ryby wędzone — konserwy rybne) do Niemiec i do Polski.

Prawie cały przewóz łososi wędzonych do Polski odbywa się za pośrednictwem Gdańska. Również wielkie ilości wędzonych węgorzy, flonder szprotów etc. przywożone są do Polski z Gdańska.

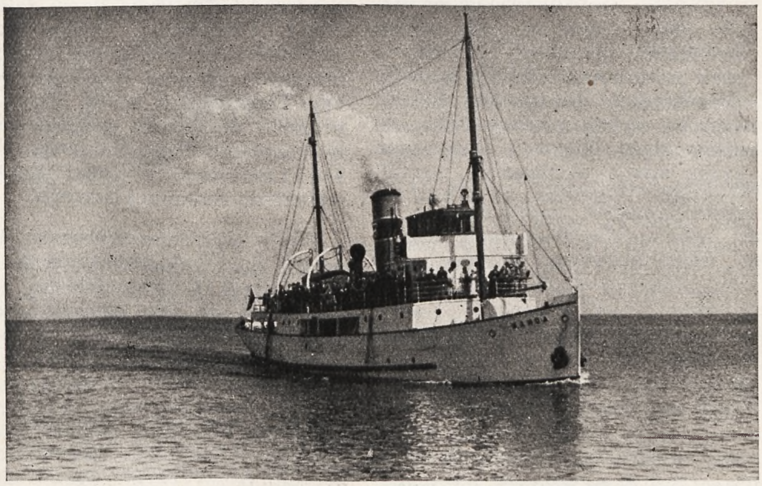
Przywóz łososi wędzonych do Polski wynosił:

w roku	1926	26.000 kg.	— 283.000	zł.
„ „	1927	38.000 „	— 240.000	zł.
„ „	1928	43.000 „	— 310.000	zł.
„ „	1929	32.000 „	— 220.000	zł.

Z punktu widzenia gospodarczego zjawisko wywożenia ryb świeżych i przywozu ich w stanie przerobionym jest bardzo niepożądane. Polska wywozi za pośrednictwem Gdańska ryby świeże tak morskie, jak i rzeczne, a sprowadza ryby wędzone, mrożone, w konserwach etc. Należałoby więc zwrócić uwagę firm krajowych na niewyzyskane dotychczas w tej dziedzinie możliwości i skłonić je do samodzielnego eksportu jak również do większych inwestycyj w przymyśle wędzarniczym i przetwórczym.

Ryby świeże, jak również w stanie przerobionym, cieszą się na rynkach zagranicznych stałym popytem. W ostatnich czasach liczyć się jednak trzeba na rynkach zagranicznych z masowym dowozem mrożonych łososi amerykańskich i ryb rosyjskich, z któremi pod względem ceny trudno jest konkurować.

Rozwinięty własny przemysł przetwórczy rybny mógłby względnie łatwo zaspokoić całe zapotrzebowanie rynku krajowego i wyrugować w zupełności przewóz z zagranicy ryb wędzonych, mrożonych i w konserwach.



„Wanda" w drodze do Gdyni

Dobry przykład

Tegoroczni maturzyści gimnazjum im. Żółkiewskiego w Siedlcach, rozumiejąc dobrze hasło „Polacy na morze" i potrzebę tego zwrotu dla dobra Ojczyzny, zamiast tradycyjnych upominków, w dowód miłości jaką żywią do swego wychowawcy pana Wojewódzkiego, złożyli na rzecz Komitetu Floty Narodowej 100 zł.

Konieczność posiadania morza w pismach starszych pisarzy niemieckich

Wobec często powtarzających się twierdzeń wrogiej agitacji niemieckiej, że Polsce jako krajowi rolniczemu morze jest zgoła niepotrzebne, warto przypomnieć, co o tem pisał historyk niemiecki Ernst Moritz Arndt, którego gorące patrjotyczne uczucia, znane z czasów walk z Napoleonem, są absolutnie niepodejrzane.

W dziele swem „Germanien und Europa" (Altona 1803) rozwodzi się nad koniecznością posiadania przez państwo granicy morskiej, która jest pierwszorzędną granicą naturalną. „Pierwszą granicą jest, żeby każdy kraj dostał swoje morze, drugą jest język". („Die erste Naturgrenze ist, dass jedes Land sein Meer bekomme, die zweite die Sprache" — str. 335).

Poprzednio już Arndt mówi o języku, na który trzeba zwracać uwagę przy wyznaczaniu granicy, Jednakże, jeżeli dla dobra państwa granica morska jest konieczna, to należy prawa językowe uważać za drugorzędne. „Przy oznaczaniu geograficznej granicy jakiegoś narodu lub państwa, wymieniłem granicę językową; muszę o tem powiedzieć moje zdanie: Geograficzna granica jest dla mnie pierwszą językowa drugą. Polska np. gdyby jeszcze była państwem, musiałaby panować nad Niemcami w Prusach i Kurlandji, ponieważ tam musiałaby posiadać swoją morską granicę. Tamci Niemcy nie mogliby być złączeni z państwem niemieckiem". („Ich habe bei der Bezeichnung der geogr. Grenze eines Volkes und Staates auch oft eine Grenze der Sprache erwähnt, darüber muss ich meine Meinung sagen. Die geographische Grenze ist mir das erste, die linguische das zweite. Polen z. B. wenn es noch ein Staat wäre, müsste die Deutschen in Preussen und Kurland beherrschen, weil es seine Meergrenze dort besitzen müsste Jene Deutschen dürften nicht mit Deutschland vereinigt werden"— str. 355).

Konieczność posiadania morza Arndt tak uzasadnia: „Każdy kraj, któremu przyroda tego nie odmówiła, musi posiadać morze, które przez handel i pobudzenie czynności i przemysłu jest największym środkiem wychowawczym. („Jedes Land, wo es ihm die Natur nicht versagt hat, muss sein Meer haben, durch Handel und Erweckung der Tätigkeit und Industrie das grösste Bildungsinstrument" — str. 327).

Autor ubolewa nad tem, że Polacy, naród liczny i bitny, przez niekorzystne warunki i przez napór sąsiadów musiał upaść. „Polska straciła przez Krzyżaków swoje morze na północy. Prusy i Kurlandja były niemieckiemi kolonjami pod samodzielnemi rządami. Wprawdzie w 15 i 16 wieku straciły one niezawisłość, ale naród innego języka, a z nim inne narody morskie pożerały bogactwa Polski. Anarchiczna konstytucja, w którą popadł ten piękny kraj właśnie w tym czasie, kiedy reszta Europejczyków skonsolidowała się w państwach, pozwoliła Polakom zapomnieć, że przedewszystkiem oni jako naród muszą na północy panować nad morzem i że mniejsza ilość Niemców z ich mniejszem prawem językowem musi ustąpić przed większem geograficznem prawem". („Polen hatte die deutschen Ritter im Norden sein Meer verloren. Preussen und Kurland waren deutsche Kolonien unten unabhängigen Regierungen; diese wurden zwar im 15. und 16. Jahrh. wieder abhängig, aber ein Volk anderer Zunge und mit ihm die anderen seefahrenden Völker, verschlangen Polens Reichtümer. Die anarchistische Verfassung, worin dieses schöne Land, gerade zu der Zeit immer mehr verfiel, als die übrigen Europäer sich zu Staaten hinaufarbeiteten, liess die Polen nicht bedenken, dass sie vor allen Dingen, sie als Nation, in ihrem Norden das Meer beherrschen mussten und dass die kleinere Zahl der Deutschen mit dem kleineren linguischen Rechte dem grösseren geographischen des ganzen Landes weichen musste" — str. 328).

Ciekawe jest, że Arndt wyraźnie mówi o tem, iż brak morza, sąsiedztwo potężnych sąsiadów i brak naturalnych granic musiało doprowadzić do upadku Polski. Jest to wyraźna wskazówka, do czego dążą Niemcy, chcąc nam przez swoją propagandę rewizji traktatu Wersalskiego i odebrania Pomorza, wydrzeć dostęp do morza. Nietylko Arndt wiedział, że istnienie Polski byłoby w tej samej chwili problematyczne.

Ale warto jeszcze przytoczyć niektóre uwagi historyka niemieckiego, które czyta się dziś jakby przestrogi dla Niemców i ich nienasyconego głodu cudzych obszarów. I tak mówi o bucie objawiającej się w niektórych narodach: „Każdy naród niech się strzeże, aby nie zniszczył swej politycznej równowagi, aby się nie stawiał wobec swych sąsiadów, jakoby miał wszystko, a swych sąsiadów tak przedstawiał, jakoby do niczego nie mieli prawa" (str. 354). A dalej: „Naród, który raz przekroczył swoje naturalne granice, stracił miarę; nie umie już zatrzymać się; rozmiar jego staje się geograficznie i językowo zbyt wielki. Jeden naród przecież nie może zwyciężyć całego świata; gdyby nawet świat został zwyciężony, to przecież nie zniesie on cierpliwie tego przymusu".

Gdy się czyta elukubracje niemieckich „uczonych" z czasów wojennych, gdy już „wcielali" Serbję, Rumunję, Holandję, Belgję, wszystkie „niemieckojęzyczne" kraje i wszystkich „nieprzyjaciół", to zdaje się, jakby Arndt przewidział, dlaczego Niemcy wojnę przegrali.

Fantastyczna podróż

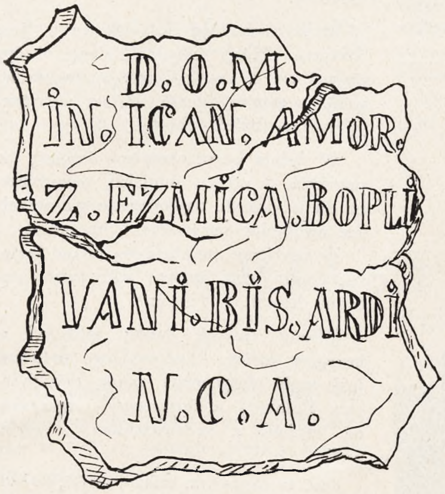
rybaka ze Szwecji do Australji

Wymieniono ostatnio szereg depesz między Stockholmem a Sidney, aby sprawdzić fantastyczne zeznanie pewnego żeglarza, odnalezionego wraz z pomocnikiem w niewielkiej łodzi o 200 mil morskich od brzegów Australji.

Żeglarzem jest rybak szwedzki Andrzej Johansson, który 15 lipca 1930 roku opuścił swe rodzinne wybrzeże Bohuslaen w Szwecji i wraz z jednym towarzyszem, przyjętym jako „załoga okrętu", popłynął łodzią rybacką w daleki świat. Ominąwszy Anglję nieustraszeni żeglarze dotarli do Ameryki Środkowej, skąd przez kanał Panamski i Nowe Hebrydy pragnęli dostać się do Australji, by następnie drogą na Indje, Morze Czerwone i kanał Sueski wrócić do rodzinnej Szwecji.

Pilnie strzeżone wybrzeże Australji zgotowało samotnym żeglarzom przykrą niespodziankę. Pochwycono ich, jako przemytników i wtrącono do więzienia w Sidney. Fantastycznej opowieści o 15 tys. mil. morskich, przebytych w kruchej łodzi rybackiej, nie chciano nawet słuchać i dopiero interwencja konsulatu szwedzkiego wróciła wolność żeglarzom, stwierdzając jednocześnie prawdziwość ich zeznań.

Płyta grobowa odnaleziona na starem cmentarzysku w pobliżu Jastarni (!?)



Zadanie polega na odczytaniu napisu. *Henryk Pianowski.*

Rozwiązanie logogryfu z Nr. 8—9 „Fl. Nar."

1. **K** a d ł u **b**
2. **O** — k — **o**
3. **C** h o m o n **t**
4. **H** a ł a s t r **a**
5. **A** f o r y z **m**
6. **J** u p i t e **r**
7. **M** ę s t w **o**
8. **O** b r a **z**
9. **R** a t u n e **k**
10. **Z** a n a d t **o**
11. **E** k s c e **s**
12. **D** e r w i s **z**
13. **R** ó ż a n i e **c**
14. **O** b r ę c **z**
15. **G** e n j u s z **e**
16. **I** n d y **k**
17. **B** a n d e r **a**
18. **R** o s t r u c h a **n**
19. **A** r g o n a u t **a**
20. **C** a ł u j ą **c**
21. **I** g n o r a n c **i**
22. **E** k s p a n s j **ę**

Pierwsze i ostatnie litery, czytane z góry na dół, dają zdanie:

„Kochaj morze drogi bracie, Bo tam rozkosz czeka na cię".

H. P.

Nagrody za dobre rozwiązanie logogryfu z № 8-9 (m. lipiec) otrzymują drogą losowania pp.: Janina Kowalska, Stanisława Mikowska i Zygmunt Tietz—wszyscy z Warszawy, oraz p. Antoni Janczur z Pińczowa.

Nagrody wydaje Administracja „Polskiej Floty Narodowej" w godz. 9—11 rano.

H. P.

Bonzio ma głos...



Wczoraj miałem dużo kłopotu ze swym kapitanem. Było już nawet zupełnie źle, bo zirytowany dowódca nazwał mnie głupim, złym psem i zwarjowanym krokodylem.

Wszystko bym mu wybaczył, bo człowiek dobry i serce ma złote, ale ten zwarjowany krokodyl zupełnie mnie rozgoryczył.

Było tak. — Przypłynęliśmy z Norwegji do Gdyni i zaraz dowiedzieliśmy się miłych rzeczy o Gdańsku, który znów szaleje w antypolskich wystąpieniach.

Jedyne polskie pismo w tem mieście — „Gazetę Gdańską" — zamknął Senat na 6 tygodni za to, że napisała prawdę o zbrodniach niemieckich, popełnianych na ludności polskiej. — Nietylko zamknął, ale nawet zabroniono dostarczać prenumeratorom „Gazety Gdańskiej" inne polskie pismo z Torunia.

Gdy się o tem dowiedziałem, wszystkie włosy zjeżyły mi się na grzbiecie, a oczy krew mi zalała.

— Kęsim, kęsim — warknąłem i zaraz odbyłem naradę z kucharzem, bosmanem i Trybulką. Na tej naradzie postanowiliśmy, że ukradniemy na parę godzin „Wicher", wspaniały polski kontrtorpedowiec i pojedziemy na nim do Gdańska. Tam pokażemy niemiaszkom armatki i zażądamy żeby się zaraz poddali, bo będzie źle...

Potem mieliśmy zamiar obsadzić w Gdańsku wojewodę i raz na zawsze skończyć z wybrykami oszalałego prusactwa, które żyje z Polski, z Polski się bogaci i rośnie w pierze, a zieje do nas jadem nienawiści.

Może byłoby wszystko gładko poszło, ale uparłem się, żeby wszystkim hitlerowcom, którzy hulają po Gdańsku, wyciąć nożem na siedzeniu turecki półksiężyc na pamiątkę polskiego marynarza Jerzyka, któremu na piersiach wycięły szwaby swastykę.

Zrobił się o to kram. Trybulka stwierdził, że nie zdążymy tego zrobić, kucharz zaś, że na krew nie lubi patrzeć, a bosman mruczał z zadowolenia, bo pachniała mu ta robota, lecz drapnął się po głowie i przewidywał za to solidną pakę, jako, że my — to nie szwaby i praworządność przedewszystkiem! — Zaczęliśmy się kłócić, wynikł z tego hałas i przyszedł kapitan. Jak posłyszał o co chodzi — kucharza zwymyślał od starych tłustych fok, Trybulkę nawet w kark kropnął, a co ze mną wyrabiał — to już opowiedziałem.

Krokodyl, niech będzie krokodyl — ale i tak wiem, że jeszcze doczekam tych czasów, kiedy Gdańskiem rządził będzie nasz wojewoda, a co do półksiężyców — to przecież zęby mam nie od parady. *(a)*

KARTKI Z PODRÓŻY

POWIAT STRZELIŃSKI, WOJ. POZNAŃSKIE

Staroście pow. strzelińskiego, panu Włodzimierzowi Baranowskiemu zawdzięcza nas przedstawiciel sympatyczny wywiad o pracach samorządu powiatowego.

Dowiedzieliśmy się, że wydział powiatowy jak również i miasto zapobiega walce z bezrobociem, wskutek czego powiat strzeliński, pomimo ogólnego kryzysu, może się wykazać postępem gospodarczem w różnych dziedzinach swego życia.

Cały powiat nazwać można typoworolniczym, jednak istnienie jednej z największych cukrowni, 5 gorzelni, 6 młynów wodnych, 3-ch elewatorów zbożowych,: jak również mniejszych zakładów przemysłowych, wskazuje o uprzemysłowieniu.

Spółdzielnie rolnicze, mleczarnie parowe przynoszą duże korzyści rolnikom, którzy ich działalność należycie oceniają.

Kulturę rolną w powiecie doprowadzono do bardzo wysokiego poziomu. Wydział powiatowy specjalnie subsydjuje hodowlę bydła i- trzody chlewnej.

Jedną z zaszczytnych gałęzi w działalności wydziału powiatowego jest szkółka drzewek w Kruszwicy, oraz zakładanie ogrodów owocowych.

Szkółka zajmująca już dziś 13 ha,— cieszy się wielkiem zainteresowaniem. Założono ją w r. 1922 na przestrzeni 2 i pół ha. Dziś już przynosi 30.000 zł. zysku rocznie.

Na kilku wystawach ogrodniczych — szkółka zdobyła złoty medal oraz srebrny. Za dziczki specjalne odznaczenie.

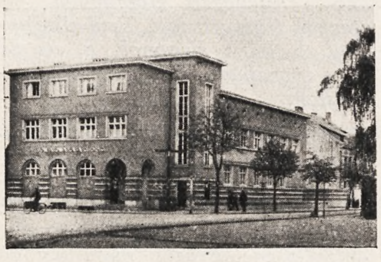
W celu większej zachęty mniejszych rolników do zakładania ogrodów, Wydził od 1928 r. utrzymuje specjalnego ogrodnika-instruktora. Zaprowadza się hodowle gatunków handlowych—50 proc. jabłoni, pozatem jesienne grusze, czereśnie, wiśnie, oraz śliwki. Z krzewów— maliny, pożeczki, agrest.

Z braku naturalnych na ziemiach osłon, drzewka sadzi się przeważnie karłowate.

Subwencję do zakładania ogrodów wydaje wydział powiatowy w postaci drzewek.

Niektóre gospodarstwa jak np. St. Dybały w Żerminach posiadają już po 1000 drzewek.

Drugą z kolei chlubną dzałalnością powiatu jest wybudowanie kosztem 500.000 zł. wspaniałego szpitala powiatowego, obliczonego na 100 łóżek, pawilonu chorób zakaźnych na 25 łóżek.



Gmach Kasy Chorych w Strzelnie

Gmach mieszczący się w dużym ogrodzie, przedstawia sobą najnowocześniejsze urządzenia. Wprost imponująco przedstawiają się kaplica, sale dla cho-



Starożytny kościół św. Prokopa w Strzelnie

rych operacyjna, opatrunkowa, narkozy, laboratorjum, apteka, gabinety przyjęć, wodo i elektrolecznicze i z lampami Roentgena, kwarcowemi, pantostatem i t. p. Sale dla chorych o dużych oknach, wszystkie zwrócone ku południowi. Umeblowanie, czystość, wzorowa. Koszt urządzeń i instrumentów wyniósł 250.000 zł. Szpital posiada 2-ch lekarzy.

Dział gospodarczy i opieka powierzona została 9 siostrom Elżbietankom z przełożoną na czele. Szpital cały skanalizowany i zaopatrzony jest własną elektrownią.

Drogi bite, których w powiecie jest: ca. państwowych 20 klm. — b. wojew. 24 klm. — powiatowych 95 klm. — są przez wydział konserwowane, — wybudowano nowych dróg za czasów polskich ca. 30 klm.

Dla większego zainteresowania budowa dróg odbywa się przez zaprowadzone specjalnie spółki drogowe, do których należy w 70 proc. wydział powiatowy oraz mieszkańcy, przeważnie rolnicy, którzy udział swój pokrywają dostawą materjałów. Długość odcinka drogi wzięto za podstawę do obliczenia kosztów wśród poszczególnych członków.

Tabor drogowy posiada traktor z 4-ma przyczepkami

Poza szkołami, których powiat posiada 55 polskich i 1 niemiecką, rozwinięto szeroką akcję opieki społecznej.

Istnieją: przytułek dla 30 starców, ochronki dla 170 dzieci, stacje opieki

Pozatem od wiosny czynne są kuchnie dla ubogich w Strzelnie i Kruszwicy, wydają przeciętnie po 200 obiadów dziennie.

Przez samorząd subsydjowany jest Związek Pracy Obyw. Polek, który organizuje t. zw. półkolonje dla dzieci przez częste wycieczki. Dzieci otrzymują mleko, bułki, obiady.

W dziale bezpieczeństwa istnieją w powiecie 2 straże miejskie ochotnicze, na 19 wiejskich, zaopatrzone we wszelkie niezbędne przyrządy i narzędzia.

W powiecie znajdują się znane jeziora: Gopło oraz jeziora ostrowskie, otoczone lasami i Trląskie.

Wśród dużych lasów iglastych u brzegów jeziora Ostrowskiego położone jest mało dotychczas znane mieszkańcom Polski i niedostatecznie wyzyskane letnisko z uzdrowiskiem „Pojeziorze".

Jest to czarowna miejscowość, do której często zjeżdżają żądni prawdziwego wypoczynku. Powiat strzeliński zaludnia przeszło 40.000 mieszkańców — w 97 proc. polaków.

Z ogólnego obszaru poza 42546 ha. ziemi uprawnej — znajduje się 3791 ha. łąk, oraz 7165 ha. lasów państwowych z nadleśnictwem w Miradzu.

Prawdziwem dobrodziejstwem dla ludności jest Komunalna Kasa Oszczędności w Strzelnie z filją w Kruszwicy. Porównując zestawienia cyfrowe Kasy od roku 1924 do 1931 r. zauważyć się daje kolosalny wprost wzrost: 1) obrotów ogólnych z 710.000 do 10.155.640 zł.. 2) wkładów oszczędnościowych z 198.849 do 637.917 zł. Świadczy to, że Kasa Kom. staje się poważnym czynnikiem życia społecznego powiatu. Przeżywany kryzys łagodzi powiat strzeliński przez dostępny kredyt, z którego korzystają rolnicy, kupcy i przemysłowcy, rzemieślnicy, a nawet pracująca inteligencja, oraz funkcjonarjusze państwowi. Szybko wzrastające wkłady oszczędnościowe świadczą również o wielkiem zaufaniu do Kasy, jednocześnie napawają otuchą, że społeczeństwo bez wstrząsów, przetrwa ogólny kryzys.

Powiat posiada również wzorowo u-



Z robót drogowych pow. strzelińskiego.

rządzoną Kasę Chorych, mieszczącą się w specjalnie zbudowanym gmachu, gdzie mieszczą się gabinety wodo i elektrolecznicze, wanny, natryski, wypoczywalie, lampy: kwarcowe „Jesionki“ i „Bacha“. Solux, solar, kąpiele łukowe i t. p. Suma wkładek wynosi zł. 65050 mies. Porad lekarskich w 1930 r. udzielono 37689 członkom, oraz 49,711 rodzinom.

Samo miasto Strzelno liczące obecnie przeszło 5000 mieszkańców, należy do najstarszych, bodaj, miast wielkopolski—już pierwszą wzmiankę o Strzelnie znajdujemy w dokumentach z roku 1147. W b. r. obchodzi miasto 700 rok istnienia.

Już w XII w. stało się ogniskiem chrześcijańskiej kultury. Cenne zabytki, jak kościół Św. Prokopa z XII w. Kościół poklasztorny Norbetanek—dzisiejszy Św. Trójcy z XII w., w których znajdują się cenne zabytki, świadczą o starej historji miasta.

Żywem tętnem bije życie miasta, w którem istnieje szereg korporacji i stowarzyszeń o charakterze naukowym, skowo wychowawczym, społecznym i oświatowym.

Za ostatnie lata miasto wykupiło z rąk niemieckich gazownię i wodociągi, kosztem 200.000 zł. przedstawiające dziś wartość 650.000 zł. Wybudowanie cegielni miejskiej, wpłynęło na obniżenie ceny o 20 zł. każdego tysiąca szt. cegieł, a jednocześnie dopomagało do zatrudnienia bezrobotnych.

Na złagodzenie bezrobocia wpływa również skutecznie—przeprowadzanie ulepszenia kanalizacji.

Ostatnio około 200 bezrobotnych znalazło pracę przy niwelowaniu placu wartości 10.000 zł. ofiarowanego przez miasto organizacji W. F. i P. W.

Burmistrzem miasta jest p. Stanisław Radomski.

MIASTO KRUSZWICA
(POW. STRZELIŃSKI)

Legendarne m. Kruszwica nad Gopłem, skąd wywodzi się ród Piastów już w XI w. zostało stolicą biskupstwa Kujawskiego.

Znajduje się tam dziś jeszcze stary zabytek historyczny „Mysia wieża“ w której, jak głosi podanie, miały zjeść Króla Popiela myszy.

Za czasów Mieczysława I. zbudowano na miejscu dawnej świątyni pogańskiej kościół, dzisiejszą Kolegjatę, posiadającą wiele zabytków, godnych widzenia i podziwu.

Miasto przylega do również historycznego, dawniejszego „morza“ polskiego —jeziora Gopła. To też Kruszwica jest licznie odwiedzana przez częste wycieczki. Każdy znajdzie tam rozrywki plaże kąpielowe, przejażdżki łódkami i motorówkami, wzdłuż 25 klm. jeziora, łowienie ryb i t. p.



„Mysia wieża w Kruszwicy

Miasto zalicza się do uprzemysłowionych, posiadając jedną z większych cukrowni w Polsce, oraz znaną wytwórnię win owocowych „H. Makowski“.

Zaludnienie ca. 4000 mieszkańców— 95 proc. polaków.

Z informacji, udzielonych przez burmistrza Kruszwicy p. Stanisława Borowiaka, miasto za czasów polskich rozwija dużą akcję urządzeń miejskich, opieki społecznej, zdrowotności, trzymając się nie tylko ściśle ramek budżetu, ale pozostawiając z roku na rok dość poważne rezerwy. Z budżetu 425.000 zł. za rok 1929/30 pozostało nadwyżek ca. 50.000 zł.

Wogóle majątek miasta po wojnie wzrósł niemal podwójnie, przedstawiając obecnie wartość ca. — 1.750.000 tys. złotych.

Charakterystyczne, że letnisko, oraz Mysia Wieża nie należą jeszcze do miasta — są do dziś jedynie w administracji.

POWIAT ŻNIŃSKI

Z objazdu, w dalszym ciągu, woj. poznańskiego zaczerpnęliśmy u starosty powiatu żnińskiego *p. Marjana Szczerbińskiego* nieco danych o powiecie.

Już w zaraniu dziejów Polski kwitła pod bokiem Gniezna ziemia *palucka*, stanowiąca część ziemi gnieźnieńskiej — dzisiejszy powiat żniński.

Właściwa historja Żnina datuje się od czasów bulli Papieża Inocentego II datowanej w Pizie d. 7 lipca 1136 r.

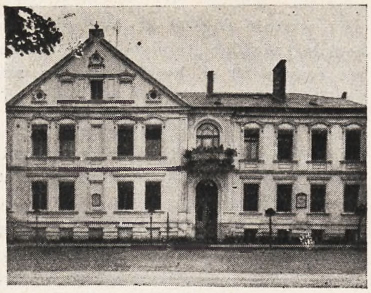
Służąc, jako rezydencja arcybiskupów, miasto szybko się rozwijało, będąc w swoim czasie największem miastem ściślej wielkopolski.

W mieście zwraca na siebie uwagę starożytny kościół, w którym ongiś przechowywano skarby po Zbigniewie Oleśnickim, ufundowanym XII w. pod wezwaniem N. Marji Panny — po pożarze 1512 r. i odbudowaniu nazwano Go kościołem parafjalnym *Św. Florjana.*

Na rynku wzosi się wieża — dawna pozostałość zamku — jako zabytek może jeden z najstarszych w wielkopolsce.

Ztąd pochodzą bracia Śniadeccy. — W powiecie znajduje się historyczne miasteczko Gąsawa — znane z zamordowania w r. 1227 Leszka Białego — podczas pamiętnego zjazdu książąt. W rocznicę 700-lecia mordu Leszka, właściciel dóbr Marcinkowa-Górnego p. Goziminski wystawił w parku pomnik dłuta art.-rzeźbiarza Juszczyka.

Za czasów polskich powiat korzystnie rozwija się gospodarczo. Poza dobrą i stale wzrastającą kulturą rolną, którą samorząd popiera subwencjami jak: szkołę rolniczą w Janowcu, hodowlę koni, bydła, oraz świń, stację ogierów, meljorację wodną — powiat poszczycić się może wspaniale urządzonym szpitalem, stacją opieki nad „Matką i dzieckiem“, zakładem ubogich głuchoniemych i umysłowo chorych, ku uczcze-

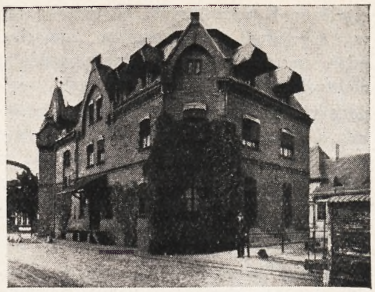


Gmach starostwa w Żninie

Reorganizacja Kasy w r. 1929 przyczyniła się do jej wzrostu — sumy obrotowe za rok 1930 wynosiły przeszło 22 miljony zł. — oszczędności ca 1.250.000 zł.



Kościół św. Florjana w Żninie



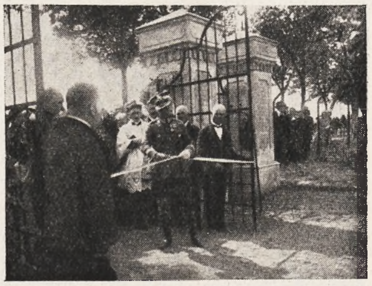
Stacja kolejki powiatowej w Żninie

niu 10 lecia Polski ma powstać wkrótce żłobek na zakupionym już na ten cel placu. Pozatem w projekcie — odwodnienie łąk nad Strugą, oraz regulacja rz. Wełny.

Szeroko rozwiniętą sieć dróg bitych oprócz powiększania ich przez stopniową budową — stale się konserwuje. Z ogólnego budżetu 1931/32 roku — przeznaczono na: drogi 118 tys. zł., opiekę społeczną 24 tys. zł. zdrowie publiczne 24 tys. zł. popieranie rolnictwa 16 tys. zł.

Samorząd posiada własną kolejkę, przedstawiającą wartość 1.500.000 zł. która oddaje wielkie usługi rolnictwu, oraz cukrowni.

Z 42 tys. ludności powiatu — 90 proc. polaków. Jeszcze w 1890 r. powstała Kom. Kasa Oszczędności pow. żnińskiego rozwija się coraz lepiej, stanowiąc wielkie dobrodziejstwo dla rolników, mieszczan i drobnego rzemiosła.



Gen. Thome przecina wstęgę podczas poświęcenia stadjonu pow. w Żninie

Miasto Żnin, liczące 5252 mieszkańców (95 proc. polaków) posiada: miejskie gimnazjum męskie, szkoły: powszechną, dokształcającą, kursa wieczorowe, gospodarczą dla kobiet, przedszkole. Utrzymuje przytułek dla starców — dom ubogich.

Z własnych urządzeń — rzeźnia — gazownia — wodociągi — elektrownia (prąd czerpie z cukrowni). Istniejąca poza cukrownią — fabryka maszyn rolniczych — odlewnia żelaza — browar, oraz młyn — świadczą o rozwoju przemysłu w mieście.

Z 507.000 zł. budżetu przeznaczyło miasto na oświatę przeszło 125.000 zł. opiekę społeczną 46.000 zł.

Burmistrzem m. jest p. Maksymiljan Ratajski.

Żnin w lipcu 1931 r.

M. G.

12-13-y numer czasopisma ukaże się 1-go września r.b.

Prenumerata miesięczna zł. 2, półroczna zł. 10, roczna zł. 20.

Ceny ogłoszeń 1/1 strona — 1000 zł., 1/2 strony — 550 zł., 1/4 strony — 300 zł., Ogłoszenia w kolorach 25% drożej

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Senatorska 14 (Magistrat), tel. 688-33. Konto P. K. O. 25.333.

Redaktor: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI Wydawca: STOŁECZNY KOMITET FLOTY NARODOWEJ.

Zakłady Drukarskie „HELIKON" Warszawa, Elektoralna 25, tel. 778-52.